



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

vendredi 30 août

-----2019-----

La séance est ouverte à 8 h 35, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département 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>
Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
MM.	Noureddine ABOUTAÏB	-	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>
	Loïc FAUCHEUX	-	liste UNSA	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	Jacques GRATUZE	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 8/ING-MOP</i>
	Sébastien HUBERT	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 6/DSC</i>
	José JONATA	-	liste UNSA	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Fabien LONGET	-	liste CGT	<i>CSE 4/BUS-MRB</i>
	Claude NIVault	-	liste CGT	<i>CSE 13/RER</i>
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	Patrick RISPAL	-	liste CGT	<i>CSE 10/BUS-MRB</i>
	Stéphane SARDANO	-	liste UNSA	<i>CSE 1/BUS-MRB</i>
	Michel VENON	-	liste CGT	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
Mmes	Stéphanie GRELAUD	Membre suppléant	liste CFE-CGC	<i>CSE 12/MTS</i>
	Françoise PHIRMIS	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
MM.	Eliès BEN ROUAG ¹	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Benoît CHEVILLARD	-	liste CGT	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Mourad CHIKH ²	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Alain DUIGOU	-	liste CGT	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT	<i>CSE 8/ING-MOP</i>
	Cyril LARDIÈRE	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 9/M2E</i>
	Thomas LE CLEACH	-	liste CGT	<i>CSE 12/MTS</i>
	David TÉTART ³	-	liste UNSA	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
	Éric TURBAN	-	liste CGT	<i>CSE 7/GDI</i>

Sont excusés (es) :

MM.	Tarik ALLALOUCHE	Membre titulaire	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Jérôme CRUCHET	-	liste UNSA	<i>CSE 11/MRF</i>
	Laurent DJEBALI	-	liste UNSA	<i>CSE 12/MTS</i>
	Patrick PIGEARD	Trésorier adjoint	liste UNSA	<i>CSE 13/RER</i>
Mmes	Caroline DROUAIRE	Membre suppléant	liste UNSA	<i>CSE 4/BUS-MRB</i>
	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	-	liste UNSA	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Florence ESCHMANN	-	liste UNSA	<i>CSE 12/MTS</i>
	Nathalie MEUNIER	-	liste CGT	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
MM.	Thibaut DASQUET	-	liste CGT	<i>CSE 11/MRF</i>
	Jean-Luc LALLEMANT	-	liste UNSA	<i>CSE 6/DSC</i>
	Gilles PATRAVE	-	liste UNSA	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>

Assistent à la séance :

MM.	Yves HONORÉ	Représentant de l'UNSA
	Franck LE DAIN	Représentant de l'union syndicale CGT

¹ Remplace Tarik ALLALOUCHE, en tant qu'élu titulaire pour les votes.

² Remplace Laurent DJEBALI, en tant qu'élu titulaire pour les votes.

³ Remplace Jérôme CRUCHET, en tant qu'élu titulaire pour les votes.

ORDRE DU JOUR

I - EXAMEN DU PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE DU 27 MARS 2019	7
II - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	
1 - Trafic – recettes	9
2 - Note générale 6072 relative aux colis abandonnés	9
3 - Le 24 juillet 2019 : renouvellement du mandat de la Présidente de la RATP, Mme Catherine GUILLOUARD	9
4 - Le 30 juillet : accident très grave sur un chantier de restructuration d'un bâtiment RATP	9
5 - Immobilier : stratégie d'implantation tertiaire	11
6 - RATP Dev	12
III - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	
1 - Été 2019	13
2 - Activités estivales proposées par le CE	13
3 - Canicule : conditions de travail inhumaines	13
4 - Droit d'alerte déposée suite à l'incendie de Notre-Dame	13
5 - Tension dans les délais et non réponses des services de la RATP préjudiciables au travail de l'instance	13
6 - Le 13 septembre 2019 : préavis de grève déposé par l'ensemble des organisations syndicales	13
IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1 - Information sur la note de perspectives d'entreprise pour 2020	19
2 - Information/consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2019 de l'EPIC RATP	29
3 - Information sur la situation des filiales à fin juin 2019	47
4 - Information/consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2019 du Groupe RATP	47
V - QUESTIONS SOCIALES	
VI - QUESTIONS DIVERSES	65
FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE	67

M. Le PRÉSIDENT.- Je vous souhaite la bienvenue dans cette séance de fin août de notre instance, qui sera principalement consacrée à l'examen des comptes de mi année.

Pour commencer la séance, je propose de faire un point sur les personnes absentes. À ce stade, sont absents excusés MM. DJEBALI, CRUCHET, ALLALOUCHE parmi les titulaires, MM. PIGEARD, DASQUET, Mmes DROUAIRE, ESCHMANN et MEUNIER parmi les suppléants, et Mme FONTAINE pour les représentants syndicaux.

Je vais vous rappeler l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui. Après les informations respectives du Président et du Secrétaire, nous passerons aux questions économiques et professionnelles avec un point d'information sur la note de perspectives d'entreprise pour 2020, un point d'information consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2019 de l'EPIC RATP. Ce point nous amènera à accueillir, outre les équipes de CGF, le cabinet Sécafi. Nous ferons ensuite un point avec le cabinet Sécafi sur la situation des filiales à fin juin 2019 pour terminer par une information consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2019 du Groupe RATP.

Je propose de passer au premier point de l'ordre du jour.



**I – EXAMEN DU PROCÈS-VERBAL DE LA
SÉANCE DU 27 MARS 2019**

Mme LÉQUIPÉ.- Pour les votes, M. ALLALOUCHE est remplacé par M. BEN ROUAG, M. DJEBALI par M. CHIKH et M. CRUCHET par M. TÉTART.

(Il est procédé au vote)

POUR : 20 VOIX

**9 UNSA : MME CÉCILE AZEVEDO
MM. NOUREDDINE ABOUTAÏB – ELIÈS BEN ROUAG – MOURAD CHIKH
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT – DAVID TÉTART**

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

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – SÉBASTIEN HUBERT

**LE PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 27 MARS 2019 EST APPROUVÉ À L'UNANIMITÉ
DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).**



II – INFORMATIONS DU PRÉSIDENT

II – 1 – Trafic – recettes

M. Le PRÉSIDENT.- Des informations concernant l'exploitation avec un point sur les trafics et recettes à date.

Au mois de juillet, le trafic brut de l'EPIC affiche une progression de 4,6 % par rapport à juillet 2018. Malgré l'impact des multiples travaux de maintenance de l'été, nous constatons une hausse du trafic particulièrement visible sur le réseau ferré. Elle semble profiter d'un effet calendaire positif et de la bonne activité touristique qui a été soulignée dans les revues de presse des derniers jours. Les recettes de juillet suivent en partie la hausse du trafic puisqu'elles sont en hausse de 4,2 % par rapport au même mois de l'année 2018. C'est une confirmation de la tendance de fond de l'évolution positive des ventes de forfaits toutes zones annuels comme mensuels, qui permet de constater l'attrait des transports collectifs en Île-de-France par des clients réguliers mais aussi par certains clients occasionnels au cours de l'été.

II – 2 – Note générale 6072 relative aux colis abandonnés

M. Le PRÉSIDENT.- Quant à l'exploitation, je porte à votre connaissance une information sur la note générale 6072 relative aux colis abandonnés. Je vous informe que l'inspectrice du travail dans le périmètre de la RATP m'a écrit en juillet concernant cette note relative au traitement d'un objet abandonné, et a formulé un certain nombre d'observations relatives au processus de consultation de cette instance. Nous avons constaté des divergences d'interprétation sur les textes. Nous nous sommes expliqués sur cette divergence en lui envoyant un courrier que je vous transmettrai par voie électronique à l'issue de cette séance, conformément à mon devoir d'information vous concernant à l'égard d'un courrier reçu de l'Inspection du travail.

II – 3 – Le 24 juillet 2019 : renouvellement du mandat de la Présidente de la RATP, Mme Catherine GUILLOUARD

M. Le PRÉSIDENT.- S'agissant des informations générales, vous avez noté le renouvellement du mandat de la Présidente de la RATP. Le président de la République a nommé Mme GUILLOUARD Présidente Directrice Générale de la RATP le 24 juillet dernier, par un décret en Conseil des ministres, pour un nouveau mandat de cinq ans. Sa reconduction à la tête de l'entreprise intervient après son audition par l'Assemblée Nationale et le Sénat les 3 et 9 juillet dans les conditions prévues par l'article 13 de la Constitution. Ces deux assemblées ont exprimé un avis favorable. Le Conseil d'administration de la RATP, réuni en séance extraordinaire le 23 juillet, avait au préalable proposé au gouvernement la nomination de Mme GUILLOUARD comme Présidente Directrice Générale de la RATP. La Présidente viendra vous présenter ses orientations stratégiques d'ici la fin de l'année lors d'une séance dont on précisera le calendrier avec M. le Secrétaire.

II – 4 – Le 30 juillet : accident très grave sur un chantier de restructuration d'un bâtiment RATP

M. Le PRÉSIDENT.- Nous avons à déplorer le 30 juillet dernier un accident très grave sur un chantier concernant des bâtiments de la RATP. En effet, au cours d'un chantier de restructuration d'un bâtiment RATP situé rue Abel Hovelacque dans le 13^{ème} arrondissement de Paris, une passerelle installée par une entreprise prestataire qui était

accrochée sur le bâtiment s'est pliée, entraînant ainsi la chute de quatre compagnons de cette société prestataire. Les premiers secours arrivés sur place ont fait état d'une personne décédée et de trois autres personnes blessées. Les trois personnes blessées ont été transférées dans les hôpitaux à proximité de la rue. Les équipes se sont mobilisées pour soutenir les victimes et leurs familles, mais également accompagner tous les salariés présents sur le site, y compris ceux de la RATP. À cet effet, une cellule de soutien psychologique a été mise en place pour apporter tout le soutien nécessaire.

Dans le même temps, le Groupe a partagé sa plus vive émotion et a témoigné de toute sa solidarité dans ce moment extrêmement difficile pour toutes les personnes concernées. Une enquête a été ouverte par les pouvoirs publics afin de faire toute la lumière sur ce dramatique accident. L'entreprise coopère pleinement avec les autorités en charge de l'enquête. Dans ce contexte, le chantier de restructuration du bâtiment de la rue Hovelacque a été ajourné à cette même date.

Les correspondants de l'IAPR ont été mobilisés pour permettre dès le lendemain de l'accident un suivi des salariés présents sur le chantier. Une démarche similaire a été mise en place par le Département MRF pour les agents du site présents dans les ateliers Italie. Le dispositif a été proposé aux salariés des filiales du Groupe RATP présents, notamment RATP Habitat et RATP Real Estate, qui étaient aussi concernés par l'accident.

Parmi les trois compagnons hospitalisés, deux ont pu à ce jour sortir de l'hôpital et poursuivre les soins pour un rétablissement complet. Le troisième d'entre eux est encore hospitalisé pour permettre une convalescence dans les meilleures conditions. Les autorités se sont rendues sur place, la CRAMIF, l'Inspection du travail ainsi que le vice-procureur de la République. L'enquête est toujours en cours, elle est suivie par le service juridique de la RATP.

Dans le début de la semaine qui suivait l'accident, les éléments de passerelles liés à l'accident ont pu être démontés, déplacés et conservés dans le cadre de l'enquête, permettant ainsi de libérer la voie intérieure d'accès à l'atelier de maintenance de la ligne 6 afin de permettre la continuité de l'exploitation de cette ligne tout en conservant la possibilité aux autorités de pouvoir accéder aux éléments qui s'étaient effondrés pour procéder à toutes les expertises nécessaires. L'intervention ayant été réalisée dans les meilleurs délais, cela n'a pas eu d'impact sur l'exploitation du site.

En revanche, le chantier de rénovation du bâtiment où a eu lieu l'accident a repris le lundi 26 août sous la surveillance du CSP (personne en surveillance du chantier). Après sécurisation du site par l'entreprise, l'intervention de démolition du plancher haut du 3^{ème} étage du bâtiment de la rue Hovelacque, en cause dans l'accident, reste suspendue. Une nouvelle méthodologie est à l'étude par la maîtrise d'œuvre, l'entreprise et le technicien spécialisé dans la prévention et la sécurité. Avant sa mise en œuvre, cette méthodologie devra faire l'objet d'une validation auprès de l'Inspection du travail pour pouvoir reprendre. Pour compléter le dispositif de prévention dans le cadre de la reprise du chantier, une mission de conseil prévention complémentaire est à l'étude.

L'événement a été repris dans les médias. Le service presse du Groupe RATP a répondu aux différentes sollicitations. Le commandant des pompiers et le maire du 13^{ème} arrondissement ont été interrogés dans ce contexte.

M. SARRASSAT.- Je vais passer la parole au Secrétaire de la CSSCT concernant l'incident de la rue Abel Hovelacque.

M. SAUTEL.- Je suis surpris de l'incident grave qui concerne le salarié d'une entreprise sous-traitante. A priori, cet incident ne date pas d'hier car ni moi ni les membres de la CSSCT Centrale n'en sommes informés. Mais peut-être la CSSCT MRF l'est-elle puisqu'il s'agit des ateliers de MRF ? En tout cas, en central, nous ne le sommes pas. Étant en présence de salariés de filiales, notamment celle de Real Estate, y a-t-il une volonté délibérée de l'entreprise de ne pas nous communiquer d'éléments ?!

Sur le fond, ces nouvelles ne sont pas bonnes, notamment pour la famille de l'agent. Sur la forme, nous sommes perplexes quant au manque d'information de la CSSCT Centrale.

M. Le PRÉSIDENT.- Je précise qu'il y a dans cette zone deux bâtiments et deux activités. MRF assure la maintenance de la ligne 6, et un ancien bâtiment de M2E est pris en charge par Real Estate pour une rénovation, pour le compte de la mairie, dans l'objectif d'en faire des bureaux et des logements sociaux. L'accident est intervenu dans cette partie. Le balcon qui s'est effondré surplombait la ligne permettant d'acheminer les trains de la ligne 6. La CSSCT de MRF a bien été informée et réunie. C'est à ce titre que le dispositif IAPR spécifiquement dédié aux agents de MRF a été déclenché.

Des dispositions spécifiques ont également été prises à RATP Real Estate. Nous avons considéré que les instances directement concernées ont été informées.

M. SARRASSAT.- Je pense que ce dossier fera l'objet d'une enquête.

M. Le PRÉSIDENT.- Il fait l'objet d'une enquête.

M. SARRASSAT.- Nous aimerions avoir une présentation des résultats en CSSCT.

II – 5 – Immobilier : stratégie d'implantation tertiaire

M. Le PRÉSIDENT.- Un point concernant l'immobilier. Nous avons eu une présentation par M. HOUPERT et ses équipes de la stratégie d'implantation tertiaire. Vous avez demandé une présentation sur la stratégie immobilière industrielle dont nous devons fixer la date. Dans le cadre de cet aménagement industriel, un projet particulier concerne le centre bus de Belliard. À l'issue de la consultation de promoteurs et d'architectes qui a été lancée par le Groupe RATP dans le cadre du programme d'aménagement et de restructuration du centre bus de Belliard situé dans le 18^{ème} arrondissement de Paris, le projet porté par Linkcity a été retenu. Le protocole de développement a été signé le 28 juin 2019.

Ce programme qui s'ancre sur la conversion à l'électrique du centre bus crée un nouvel îlot au cœur du 18^{ème} arrondissement, avec à terme des logements, des bureaux, des résidences sociales, des commerces et un équipement sportif. Une réunion publique de lancement de la concertation s'est tenue le jeudi 4 juillet 2019 à 18 heures rue Belliard. À la suite de cette réunion, début d'un long processus, deux ateliers thématiques organisés courant septembre permettront à tous de s'exprimer.

M. SARRASSAT.- En complément, j'ai été interpellé par le président du Conseil de prévoyance sur les travaux des sites de Belliard et Championnet. L'émotion a été forte. M. HOUPERT nous a parlé de la stratégie sur l'immobilier...

M. Le PRÉSIDENT.- Tertiaire.

M. SARRASSAT.- Il s'agit là de l'industriel. Cela a fait le buzz pendant l'été. Tout le monde en a parlé. Les OPC hébergées dans ces sites nous ont même demandé si elles devront partir. Les informations qui arrivent brutes, sans explications, sont anxiogènes pour les salariés.

Je vous remercie.

II – 6 – RATP Dev

M. Le PRÉSIDENT.- Je partage une dernière série d'informations concernant RATP Dev. Je vous confirme que l'Agglomération Creil Sud Oise a retenu RATP Dev en tant que nouvel opérateur du réseau de transport urbain de l'agglomération à partir du 1^{er} septembre 2019. Le 23 juillet 2019, les élus de la Communauté d'agglomération ont signé officiellement avec RATP Dev la délégation de service public pour la gestion du réseau de transport pour sept ans.

Quelques informations plus détaillées : ce réseau dessert plus de 86 000 habitants au sein de 11 communes du territoire. Il compte dix lignes de bus, plus 11 circuits scolaires et du transport à la demande. Cette nouvelle délégation de service public débutera le 1^{er} septembre dans la continuité de l'offre actuellement proposée aux voyageurs. RATP Dev travaillera à la mise en œuvre d'un réseau modernisé et amélioré pour 2020.

Le groupement dénommé Hello Paris, composé de Keolis et de RATP Dev, est désormais officiellement exploitant du Charles de Gaulle Express, puisque l'État a signé avec Hello Paris le contrat d'exploitation du Charles de Gaulle Express qui est la liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, dont la mise en service est prévue fin 2025. Le contrat prévoit une période de préparation de l'exploitation d'une durée de six ans entre 2019 et 2025, puis une période d'exploitation de 15 ans entre 2025 et 2040. Il est prévu une navette qui circulerait toutes les 15 minutes, de 5 heures du matin à minuit, tous les jours, pour assurer cette liaison de 32 kilomètres entre Paris Est et le terminal 2 de l'aéroport en seulement 20 minutes.

Voilà les informations que je souhaitais partager avec vous.

Je donne la parole au Secrétaire pour ses informations.



III – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

III – 1 – Été 2019

M. SARRASSAT.- Un été caniculaire, qui a permis à de nombreux agents et leur famille de bénéficier de vacances de qualité avec leur CE. Il en va de même pour près de 3 300 enfants qui ont pu profiter des colonies de vacances avec de nombreuses activités ludiques.

III – 2 – Activités estivales proposées par le CE

M. SARRASSAT.- Le CE a pensé également à ceux qui ne partent pas en juillet et en août et a organisé pour eux, avec l'aide de ses services, une multitude d'événements tels que Disney, Astérix, le Zoo de Vincennes, la Mer de sable, les Karting, cette liste n'est pas non exhaustive.

III – 3 – Canicule : conditions de travail inhumaines

M. SARRASSAT.- Puisque nous parlons de ceux qui ont travaillé cet été, je tiens au nom des élus à souligner la qualité du travail effectué par l'ensemble des agents RATP et plus particulièrement celui des machinistes receveurs qui ont souffert de conditions inhumaines dans les bus durant les périodes de fortes chaleurs. L'entreprise s'est retranchée quant à elle derrière la loi pour ne mettre en œuvre que le strict minimum.

III – 4 – Droit d'alerte déposé suite à l'incendie de Notre-Dame

M. SARRASSAT.- Le CSEC durant l'été n'est pas resté sans activité d'un point de vue politique, nous pouvons notamment mettre en exergue le premier DGI (danger grave et imminent) de la commission SSCT ayant pour sujet la contamination au plomb suite à l'incendie de Notre-Dame, nous aborderons d'ailleurs le sujet en questions diverses avec l'intervention du Secrétaire de cette commission.

III – 5 – Tension dans les délais et non réponses des services de la RATP préjudiciables au travail de l'instance

M. SARRASSAT.- Toujours dans l'activité du CSEC, notre cabinet d'expertise Sécafi a eu d'énormes difficultés pour nous rendre dans les temps son rapport sur les comptes consolidés. Cette tension dans les délais est liée et je le déplore à des non réponses de la part des services de la RATP. Je souhaite que ce genre de contretemps ne se reproduise plus car il est préjudiciable au travail de cette instance. Si ces services ont des problèmes de sous-effectif durant les vacances nous ne saurions trop vous conseiller d'effectuer des embauches pour vous mettre au diapason de vos obligations.

III – 6 – Le 13 septembre 2019 : préavis de grève déposé par l'ensemble des organisations syndicales

M. SARRASSAT.- Enfin l'été se terminant, nous arrivons sur un mois de septembre qui s'annonce socialement tendu avec les prémices de la réforme des retraites. L'ensemble des organisations syndicales représentatives ont d'ores et déjà déposé un préavis de grève le 13 septembre pour exprimer leur opposition.

Ce préavis est un outil mis à la disposition de l'ensemble des salariés, de l'opérateur au cadre car soyons en convaincus personne ne sera épargné.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il des déclarations ?

M. LE DAIN.- Jean-Paul DELEVOYE a rendu son rapport en juillet sur la casse de la retraite solidaire. Soutenu en premier lieu par le Medef, les partis de droite et certains de gauche qui veulent aménager le projet à la marge. Même scénario parmi certains syndicats qui grognent un peu mais ne souhaitent pas d'action unitaire.

La CGT-RATP a d'ores et déjà déposé un préavis de grève pour la journée du 13 septembre 2019 afin de réaffirmer son opposition à la remise en cause du régime de retraite RATP et général, et sur le fait que le principe même de cette réforme dans sa globalité n'est ni plus juste ni plus équitable. Il constitue un recul social. Cette réforme va contraindre les plus solvables à adopter des solutions de financement individuel de leur retraite et pour les autres à cumuler emploi-retraite pour vivre décemment. Dans la continuité et pour peser contre cette réforme une journée confédérale est prévue le 24 septembre 2019.

Les salariés n'ont pas le choix, ils ne l'ont d'ailleurs jamais eu, la lutte est le seul chemin pour empêcher le pouvoir d'arriver à ses fins.

L'accès à la retraite, sa rémunération, sa gestion font partie de la protection sociale issue des luttes d'après-guerre et des rapports de force politiques pour répondre aux besoins sociaux considérables exprimés par le peuple français.

Cette importante avancée de société, gagnée par les luttes a démontré que la société peut résoudre et répondre aux revendications sociales. Elle a été contestée par le patronat depuis le premier jour de la création de la sécurité sociale parce qu'elle fait la démonstration que stopper le capital, le faire reculer peut modifier la société. Une part des richesses produites et des salaires allaient être utilisés solidairement entre générations pour garantir une protection sur la maladie, les aléas de la vie et la fin de l'activité salariée. Le capital n'a jamais été supprimé en France, n'a jamais renoncé à s'accaparer le système social français, source de profits considérables.

Ce système de sécurité sociale, de retraite solidaire par répartition, est insupportable pour le patronat et ses soutiens politiques qui n'ont eu de cesse d'attaquer ce système qui a fait les preuves de son efficacité à résoudre nombre de problèmes sociaux.

Emmanuel MACRON avec Jean-Paul DELEVOYE, après tous les gouvernements issus de l'après-guerre, ne dérogent pas à la règle. Tous ont tenté, le gouvernement MACRON tente encore de transformer en profondeur l'ensemble du système social français. Faire travailler plus longtemps, baisser le niveau des pensions, permettre la capitalisation des pensions au profit des banques et assurances privées, autrement dit des multinationales, c'est le but affiché. La bataille idéologique est au niveau des enjeux « système qui coûte cher », « inégalitaire ».

Mais rien n'est dit sur la politique du patronat et des gouvernements successifs sur la casse de l'emploi, la baisse des salaires, les exonérations massives de cotisations sociales servant à financer la protection

sociale. Tout est fait et tout est dit par les médias pour dénaturer, dévoyer, taire les objectifs poursuivis pour livrer toute la protection sociale solidaire aux assurances privées que seuls les plus aisés pourront se payer.

Les luttes, nous le répétons, seront déterminantes comme elles l'ont toujours été, que ce soit sur la protection sociale, les salaires, l'emploi, la santé, elles n'ont pas faibli dans un grand nombre de secteurs malgré la période de congés. Pour autant, il est nécessaire de leur donner un autre niveau, de les généraliser, de les faire converger, pour gagner les revendications. Toutes les initiatives allant dans ce sens doivent être encouragées, c'est ce que nous faisons et la CGT sera présente dans la préparation des journées d'actions prévues. Pour terminer, ce pouvoir qui programme un recul de société pour le peuple, pour sa jeunesse, qui détruit et privatise les services publics, nous n'en voulons pas, tout montre que ce qui tire le monde en arrière, bloque le développement de l'humanité aujourd'hui, c'est le capitalisme. Il n'y aura pas d'autre solution viable et durable que de prendre en main notre destin en se débarrassant de ce système social basé sur l'exploitation de l'homme par l'homme.

Ce n'est pas dans la confrontation entre exploiters et exploités que se trouve la solution. Mais bien dans la lutte pour un monde, une société plus juste, plus équilibrée, plus égalitaire, au service des peuples et de ses besoins fondamentaux.

M. HONORÉ.- La fin des congés d'été marque le retour des sujets d'actualité qui n'ont, malgré la trêve estivale, jamais quitté nos esprits : le dossier « retraites » est bien sûr de ceux-là. Il va provisoirement occuper toute la place quand bien même nous n'oublions pas le sujet de la loi LOM qui n'est toujours pas achevé.

La Commission DELEVOYE a rendu son rapport confirmant la volonté de l'État d'unifier tous les régimes. Ce travail préfigure le projet de loi qui nous sera proposé.

C'est une véritable révolution qui nous sera imposée et pour les régimes particuliers comme le nôtre, c'est le risque d'une baisse importante des pensions en perspective, les plus jeunes agents étant les plus pénalisés.

Ce constat de notre part, résultant de calculs précis auxquels nous nous sommes livrés, résulte justement des particularités de notre régime : les tableaux de retraite et les six derniers mois notamment. Mais aussi les mesures de fin de carrière actées en 2008 avec un précédent gouvernement.

Nous sommes loin, à ce jour, de la promesse d'un maintien du niveau des pensions dans le cadre d'une réforme qui se veut (ou se voulait ?) systémique avant tout.

Nous notons malgré tout le changement de pied récent quant à l'instauration d'un âge pivot qui aurait pénalisé les moins bien lotis. Comme quoi le nouveau monde peut aussi faire de la politique, comme l'ancien !

Au-delà, les agents RATP ont subi plusieurs réformes dont le pouvoir actuel n'attend pas l'achèvement de la mise en œuvre et celle-ci serait, si elle aboutissait, une remise en cause totale du contrat social entre les agents et leur entreprise : en tout premier lieu la promesse d'une compensation par la

retraite des contraintes du service public dont le traitement, dans notre entreprise, est souvent dérogatoire au droit commun.

Trois conséquences sont clairement envisageables dans l'hypothèse de la volonté de mise en œuvre de ce système universel pour la RATP :

- un bouleversement total de la politique de reconnaissance et de compensation des contraintes et pénibilités subies par le personnel mais aussi de la politique salariale actuelle, le tout dans un contexte de mise en concurrence peu propice...

- une interrogation essentielle à se poser quant à l'attractivité de certains métiers, dans un contexte de difficultés de recrutement que nous vivons déjà mais qui pourrait ensuite s'exacerber,

- un risque fort de conflit dont nous nous passerions volontiers, y compris nos voyageurs ; le 13 septembre en sera une première expression. En proposant cette initiative, l'UNSA RATP donne d'ores et déjà la parole aux agents. À eux de s'en saisir prochainement, mais il y aura sans doute d'autres rendez-vous car ce sujet va « cannibaliser » de nombreux mois, le pouvoir politique comptant sans doute sur la lassitude des salariés pour imposer finalement ses vues.

C'est un mauvais pari et le risque d'initiatives non encadrées.

Nous l'avons déjà exprimé en ces lieux, nous le referons une dernière fois car ensuite, et très prochainement d'ailleurs, ce sera « place aux actes ! » : le régime particulier de retraite est une ligne rouge pour l'UNSA RATP, aujourd'hui comme en 2007 ou en 1995.

L'entreprise ne doit pas s'étonner en conséquence de notre totale détermination à préserver nos acquis en la matière.

Par ailleurs et pour revenir à des sujets qui, dans ce contexte de réforme des retraites, peuvent paraître moins anxiogènes, les élus de l'UNSA RATP constatent la validité de leur appréciation du nouvel accord intéressement avec les rares informations qui leur parviennent quant à la politique patrimoniale de l'entreprise.

La direction infirmera peut-être l'information d'un projet important sur le secteur Championnet. Si cette information se vérifiait, deux problématiques nous sont opposées :

- l'absence de transparence de votre part, des services entiers sont concernés : les agents et leurs représentants ont le droit de savoir,

- le fait que les agents soient écartés, du fait des nouvelles conditions de l'accord intéressement, du faible bénéfice qu'ils auraient pu tirer de la politique patrimoniale de l'entreprise, avec les conditions de l'ancien accord. Le patrimoine de l'entreprise est la résultante de décennies de travail auquel les agents successifs ont largement contribué.

Les élus de l'UNSA RATP attendent donc des éclaircissements de votre part sur les deux aspects. Nous n'en finirons pas sans faire un rapide retour

sur les périodes de canicule que nous avons subies cet été.

Pendant que notre P-DG, accompagnant notre ministre de tutelle, distribuait des bouteilles d'eau à des voyageurs revendiquant prioritairement des transports confortables et non pas l'occasion d'une sudation incontrôlée, des agents devaient parfois insister pour en obtenir sur le terrain.

« Cette flotte nous coûte les yeux de la tête ! » se sont-ils même parfois entendus dire...

Ces situations, peu fréquentes mais récurrentes depuis des années, sont inacceptables et indignes de notre entreprise. La direction générale ne peut pas surveiller chaque hiérarchique sur le terrain et la bêtise ne se soigne pas. Pour autant, nous tenions à vous remonter ces situations aujourd'hui pour que vous compreniez pourquoi, parfois, notre confiance dans notre direction a des limites...

M. Le PRÉSIDENT.- Merci.



IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information sur la note de perspectives d'entreprise pour 2020

**Jean-Yves LECLERCQ, directeur financier à CGF/DIR
Nadia GHEDIFA, Bérénice FERRIER du cabinet Sécafi**

participent à ce point de l'ordre du jour.

M. Le PRÉSIDENT.- Ces points ont été abordés en commission Économique présidée par M. SARDANO à qui je passe la parole pour nous rendre compte de la présentation de la note de perspectives d'entreprise pour 2020.

M. SARDANO.- Cette note a été présentée en commission Économique le lundi 26 août 2019.

Le contexte :

La note reprend 4 éléments de contexte récurrents qu'est le règlement européen, règlement qui fixe le cadre législatif avec sa déclinaison française au travers de la loi ORTF de 2009 avec en particulier la mise en concurrence progressive de nos réseaux historiques et ce, dès 2025 pour le réseau Bus.

Nouvelle venue dans ce cadre législatif, la loi LOM qui vient confirmer les dates des futurs appels d'offres.

Deuxième élément de contexte : le contrat IDFM qui comprend la période 2016-2020 avec un plan quinquennal d'investissements de haut niveau tout en maîtrisant la dette aux alentours de 5 Md€. Cette maîtrise passe par des subventions d'investissements importants et une Capacité d'Autofinancement en progression.

Troisième élément de contexte, les perspectives économiques avec une inflation stable sur 2019-2020 et en deçà du niveau de 2018. En effet, après 1,6 % en 2018, les prévisions de la direction tablent sur un taux de 1,1 %. Ces informations restent du domaine de l'aléatoire tant la situation géopolitique peut évoluer et influencer ce taux. D'ailleurs la Banque de France dans ces documents d'analyse dit : « *L'inflation totale continuerait de fluctuer autour de 1,3-1,4 % en 2020 et 2021, essentiellement portée par la dynamique des prix hors énergie et alimentation, alors que la contribution des prix de l'énergie serait pratiquement nulle* ».

Pour terminer, on peut noter un quatrième élément avec le rappel des objectifs en termes d'investissements et de l'obligation d'atteindre le niveau contractualisé sous peine de pénalités.

Les prévisions de trafic, de recettes directes et de contributions du STIF :

Sur la durée du contrat 2016-2020, il est mis en place un dispositif de financement de l'EPIC qui prévoit d'une part des contributions d'IDFM et des recettes voyageurs d'autre part. Le contrat prévoit aussi une hausse annuelle de 1 % de ces dernières, cette hausse s'accompagnant d'une baisse de la contribution contractuelle.

Pour 2019, et après un début d'année difficile, la situation s'améliore et laisse envisager un point de sortie à + 4,3 % avec une redistribution partagée avec IDFM suivant le principe du partage des risques. C'est un total de 104 M€ qui seront concernés. Les prévisions de budget visaient un objectif de 2,49 Md€ de recettes brutes et les prévisions sont à un niveau de 2,55 Md€.

Pour 2020, la direction continue de se montrer optimiste avec un

contexte favorable aux transports en commun et un tourisme toujours aussi dynamique. Il faut rappeler que si sur Paris, l'utilisation de la voiture reste en retrait par rapport aux transports en commun, la balance s'inverse en petite et grande couronnes et, au total, c'est près de 40 % des déplacements qui s'effectuent en voitures particulières et un peu plus de 20 % par les transports en commun. Il y a là un réservoir de clients potentiels qui attire les convoitises d'entreprises qui envisagent les déplacements comme un produit commercialisable sans forcément avoir une vision de service public. Donc pour 2020, il faut s'attendre à une progression encore au-delà des objectifs contractuels et après les +4,3 % de cette année, c'est +5,6 % qui sont envisagés.

Le chiffre d'affaires, comprenant les recettes voyageurs, la contribution d'IDFM et les autres recettes, nous permettrait d'atteindre un nouveau record à 5,097 Md€, soit +2 % par rapport aux révisions 2019. Espérons que les salariés qui participent pleinement à ces résultats tout en subissant la productivité au quotidien verront leurs efforts reconnus à leur juste valeur lors des prochaines NAO.

Cadrement économique sur les grandes orientations de l'année 2020 :

L'entreprise rappelle que sur la durée du contrat actuel, la dette doit être stabilisée. Ce principe qui se doit d'être respecté oriente l'ensemble du budget et, en particulier, la détermination de la CAF. Malgré tout, le niveau d'investissement étant particulièrement conséquent, on peut s'attendre à une légère hausse de la dette qui après un point bas en 2018 retrouverait son niveau de début de contrat à 5,2 M€. Le montant des investissements bruts atteindra 1,93 Md€ (en ligne avec le contrat) dont une grande partie financée par les subventions qui progresseront de 101 M€ alors que la part sur fonds propres sera en retrait de 34 M€.

Cette maîtrise de la dette passe donc par une CAF qui se doit d'être en augmentation et qui devrait, elle aussi, atteindre un niveau historique en dépassant le milliard d'euros, plus précisément à 1,008 M€.

Pour atteindre ce chiffre, la direction annonce l'obligation d'un chiffre d'affaires en hausse de 2 % mais surtout de limiter l'évolution des charges d'exploitation à un niveau inférieur à ces 2 %. Les charges d'exploitation étant en majorité constituées des frais de personnel, les agents peuvent s'attendre au pire pour les NAO précédemment évoquées. D'ailleurs l'objectif est fixé avec 22 M€ destinés aux évolutions de gestion, soit à peu de chose près le même montant que cette année.

Pour atteindre l'objectif de +1,8 % d'augmentation des charges d'exploitation, la direction rappelle en gras dans le document que l'effort de productivité sera poursuivi avec un objectif annuel inchangé de 1 % soit 37 M€. Mais que se passera-t-il si cet objectif n'est pas atteint ? On peut craindre que la seule variable d'ajustement soit la partie consacrée aux évolutions de gestion puisqu'il est rappelé que cette dernière est fixée pour garantir le respect des objectifs financiers avant tout.

Cette note sur les perspectives doit certainement satisfaire nos comptes de CGF avec comme on l'a vu des investissements, un chiffre d'affaires et une CAF, tous à des niveaux jamais atteints. Pour reprendre les

mots de notre Présidente ; la preuve est faite que l'on peut être une entreprise publique tout en étant performante. Malheureusement la performance économique sans la performance sociale rend bancal la maison RATP. L'ensemble des salariés devrait pouvoir lui aussi se réjouir d'une telle santé mais l'horizon 2025 et l'alignement des conditions de travail sur le moins-disant d'un tiers de nos collègues, pour commencer, nous font plutôt dire : « *tout ça pour ça... !* ».

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il des déclarations, des commentaires ou des questions ?

M. BEN ROUAG.- L'entreprise nous présente ses perspectives pour l'année 2020 en commençant par nous rappeler le contexte en 4 points :

- Le premier point est celui de la réglementation européenne et ses obligations. Autrement dit, elle nous explique que si elle doit faire de la productivité et réduire son écart de compétitivité avec ses concurrents, c'est la faute de la loi ORTF de 2009 et qu'elle n'est absolument pas partie prenante. Le fameux : « *Ce n'est pas ma faute.* ».

- Le deuxième point est celui du contrat avec IDFM. Et là, même mécanisme, l'entreprise nous explique que si elle veut maintenir un niveau d'investissements important et ce, malgré une baisse de la contribution d'IDFM, elle doit et je vous laisse deviner... faire de la productivité !

- Le troisième point, c'est celui de la gouvernance des investissements. Là encore, la RATP nous informe que si les investissements n'atteignent pas les objectifs de dépenses, l'enveloppe non utilisée devra être restituée à IDFM.

- Et le dernier point, celui de l'inflation qui était de 1,6 %, devrait redescendre selon les hypothèses de l'entreprise à 1,1 % pour 2019 et 2020.

Pour conclure, et vous l'aurez bien compris, ces perspectives n'annoncent rien de bon pour les salariés que nous représentons. D'un côté, l'entreprise réalise des bénéfices et des investissements records avec une CAF de plus d'un milliard d'euros. Et de l'autre, des CSE et surtout des agents à qui l'on va faire peser ces objectifs. Pour celles et ceux qui auraient encore un doute, je reprendrai le dernier paragraphe de la page 5 de la note : « *Ce cadrage requiert plus que jamais de maîtriser l'évolution des charges dans tous les départements et de réaliser la productivité attendue. L'ensemble des budgets d'exploitation et d'investissements des départements, seront arrêtés dans le respect de ces objectifs.* »

M. SAUTEL.- Cette note de perspectives est une figure imposée, annuelle, présentée à mi-année. Elle projette l'entreprise - économiquement parlant - sur l'année $n + 1$. Viendra ensuite en fin d'année la proposition de budget, mais cette note constitue déjà un pré-cadrage.

Je reviens sur les points contextuels qui régissent cette note, la loi ORTF et notamment les points 2 et 3, le lourd plan d'investissement quinquennal, et sur le fait de devoir reverser la partie d'investissements qui ne seraient pas tenus. Ce dernier point relève du contrat entre l'OT et Île-de-France Mobilités, qui est en passe de ne pas être tenu.

Sur les années antérieures (2017 et 2018), le plan d'investissement n'a pas non plus été tenu. Nous sommes sur une fuite en avant, où les investissements sont décalés d'une année sur l'autre. En 2020, le niveau d'investissement requis sera de 1,9 Md€. Or comment l'entreprise va-t-elle être en capacité de les tenir, quels moyens va-t-elle se donner pour mettre en charge ses équipes (ING et MOP) et les aider à réaliser les investissements requis ?

Ces équipes sont déjà sous pression, nous avons eu maintes fois l'occasion de vous le dire. Si des investissements ne sont pas tenus, il y a deux risques. D'une part que les clauses contractuelles du contrat IDFM – RATP soient appliquées avec des pénalités à la clé sur les investissements en propre portés par l'EPIC RATP. De l'autre que si ce plan quinquennal d'investissement n'est pas pleinement exécuté, ce sont les usagers qui en pâtiront, ce qui ne nous convient pas. Voilà pour la partie investissement.

La bonne nouvelle pour l'entreprise est que les recettes ont explosé, elles sont bien plus élevées que prévu. Elles ont d'ailleurs dépassé le niveau de la bande passante de 3 %. C'est une première. Les effets du contrat joueront donc à plein, la RATP reversant 65 M€ à Île-de-France Mobilités, soit le delta au-delà de la bande passante de 3 %. Nous aurons l'occasion de reparler de cela dans la matinée. Au vu des excellents résultats réalisés par l'entreprise, ses salariés en attendent des retombées.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.- En décembre, ING sera sous pression pour remplir les objectifs du PQI. Dans le même temps, il y aura les déménagements à Val-Bienvenue et la transformation de l'ingénierie. ING sera sous pression durant les prochains mois, il faudra être vigilant et trouver des solutions pour aider tous les salariés.

M. Le PRÉSIDENT.- Peut-être une première série de remarques et de réponses.

M. LECLERCQ.- Il y a peu de choses à dire puisque, comme cela a été mentionné, c'est un exercice imposé. Le vrai travail sera réalisé en période budgétaire, en septembre-octobre, pour pouvoir présenter un budget qui sera arrêté en fin d'année. Nous faisons au mieux avec les données que nous connaissons, qui s'affineront avec le temps.

Pour répondre à M. BEN ROUAG, l'entreprise évolue dans un cadre posé par la loi, par les règlements et les contrats que nous avons signés. Il est normal de respecter les lois et règlements et de satisfaire nos obligations contractuelles. Il n'y a rien de choquant de ce point de vue.

Je vais revenir sur les propos de M. SAUTEL sur les investissements. On ne peut pas dire que le contrat ne sera pas tenu. En 2017 ou 2018, nous n'avons pas payé de pénalités à Île-de-France Mobilités au titre du non-respect du programme d'investissement, et ce sera le cas de manière quasi certaine en 2019. Nous sommes en train de rattraper le retard, avec une croissance des investissements de 16 % au premier semestre. Nous avons certes un montant important d'investissements à réaliser au second semestre dans divers domaines, mais rien ne permet aujourd'hui d'affirmer que nous ne le tiendrons pas. Nous sommes plutôt confiants dans notre capacité à le tenir.

Les seuls retards observés aujourd'hui sont en partie sur les programmes de développement de la capacité de transport qui ne sont pas l'objet du contrat mais plutôt du

CPER, et qui n'ont donc pas de traduction contractuelle si nous sommes en retard. Le projet avance correctement, même s'il avance moins vite que les échéances fixées par les politiques.

Pour le reste, ce sont les investissements en matériels roulants qui sont légèrement à la peine à la fin du premier semestre, mais il s'agit d'un effet calendaire.

Concernant MRF, il n'y a aujourd'hui aucune incertitude sur la capacité à tenir l'enveloppe. Nous sommes confiants sur notre capacité à tenir le montant de 1,2 Md€ du second semestre. Il n'y a actuellement pas d'indices pour dire que le contrat ne sera pas tenu, même si c'est très « challenging » puisque le volume d'investissements est en très forte augmentation. Ce sera également le cas dans le prochain contrat. Il faudra avoir les équipes pour les réaliser. La croissance des investissements va se poursuivre au-delà de 2020.

Je ne vois pas de sujets de pénalités ni de risques particuliers pour les usagers. Les programmes qui ont pris un peu de retard ces dernières années sont ceux qui concernent Bus 2025, car nous avons attendu un certain temps avant d'obtenir les autorisations administratives pour transformer les centres bus en centres bus électriques ou à gaz. Le programme suit dorénavant son cours de manière correcte. Il devrait être terminé pour fin 2025. On ne porte pas une responsabilité lourde de ce point de vue.

Nous nous donnerons les moyens de staffer les équipes d'ingénieurs, celles qui produisent les projets, pour tenir ce plan d'investissement qui est en croissance forte et structurelle.

Quant aux recettes, c'est un fait, elles ont explosé. Nous en avons bénéficié à plein dans nos résultats en 2017 et surtout en 2018. Le mécanisme de la bande passante est positif, puisque nous avons pu récupérer une part importante de la croissance des recettes. Nous arrivons en haut de la bande passante au moment où le surplus revient à 90 % à Île-de-France Mobilités. Depuis la mise en place du forfait toutes zones et du nouveau contrat, la bande passante nous a été très favorable. Chaque année, nous observons des performances supérieures à ce qui était attendu, et nous en avons bénéficié à hauteur de 50 %.

Nous discuterons des sujets salariaux en NAO. Je ne ferai pas plus de commentaires sur le sujet.

M. HONORÉ.- Une rapide question pour M. LECLERCQ. La note de perspectives occulte un événement majeur de 2020, puisque la négociation du futur contrat occupera beaucoup l'entreprise. Les résultats montrent que cela va tellement bien que l'on « explose tous les compteurs ». On est en train de faire cette démonstration à notre autorité organisatrice avec laquelle on négociera le prochain contrat. Que pensez-vous qu'il va se passer ?

M. LECLERCQ.- C'est la règle du jeu. À chaque négociation contractuelle, il y a un partage des écarts. C'est ce qu'il s'est passé en 2015 pour la négociation du contrat 2016-2020. Le mécanisme du contrat a pour objet d'inciter l'opérateur à faire mieux ; c'est ce qui lui permet de vivre, de se désendetter, de financer sa croissance et sa stratégie. On ne va pas avoir honte de nos résultats. On ne va pas communiquer sur ces résultats de manière tonitruante. Nous sommes conscients du fait que, dans une négociation, on n'a pas intérêt à arriver les poches pleines.

Nous savons que la période du prochain contrat sera marquée par une tension financière plus forte pour Île-de-France Mobilités. En effet, le lancement du renouvellement du matériel métro, et RER MF19, MP 14 et MING, aura une incidence lourde sur le programme d'investissement, sur le matériel et l'infrastructure. Il était prévu dans notre contrat de dépenser 1,8 Md€ par an en moyenne. Ce sera plutôt 2,1 Md€ dans la prochaine séquence. Les finances d'Île-de-France Mobilités seront davantage mises à contribution. Par ailleurs, du point de vue des charges, l'offre va fortement croître puisque quatre extensions de lignes de métro seront progressivement mises en service, ce qui représente plus de 100 M€ de charges d'exploitation supplémentaires pour les faire fonctionner.

Nous savons que la négociation sera compliquée. De mon point de vue, nous avons intérêt à la préparer. Nous faisons cet effort de maîtrise des charges pour d'une part, nous préparer à la concurrence sur l'activité bus et d'autre part, nous préparer à la prochaine négociation. Si nous ne commençons pas maintenant, nous nous trouverons face à un mur. En ce moment, la négociation entre Île-de-France Mobilités et la SNCF est tendue pour les mêmes raisons. Nous avons intérêt à prendre de l'avance.

M. HONORÉ.- Sans vouloir polémiquer, on fait à nouveau la démonstration à notre autorité organisatrice qu'elle peut nous en demander plus parce qu'on est en capacité d'obtenir des résultats comme personne. Dans le milieu du transport, les chiffres et les résultats que nous avons obtenus restent rares.

M. Le PRÉSIDENT.- Cela devrait jouer dans le même sens pour la SNCF, avec l'augmentation du trafic de cet été.

M. HONORÉ.- J'ai vu évoluer les éléments dans le précédent mandat. Avec le contrat actuel, nous n'aurons fait que progresser et satisfaire l'autorité organisatrice puisque nous lui reversons des sommes comme cela n'est jamais arrivé. 2019 est une année record et vous nous annoncez que l'année 2020 sera encore meilleure.

M. Le PRÉSIDENT.- Vous parlez du reversement au-delà de la bande passante ?

M. HONORÉ.- Oui. On fait la démonstration à l'autorité organisatrice, qui avait déjà une tendance naturelle à nous en demander davantage, contrat après contrat, qu'elle peut continuer, voire en demander encore plus. Elle va nous demander de mettre plus d'argent dans les investissements. C'est de la trésorerie issue de l'exploitation que l'on mettra dans la CAF. On continuera à faire progresser la CAF et à faire de la productivité. Certains mots de la note de perspectives ont une connotation forte. Personne n'échappera à la productivité, on va « serrer ». Les conditions de vie seront plus compliquées pour les personnes que nous représentons, les injonctions et les tensions seront plus présentes que par le passé. Ce ne sera pas sans conséquence sur la vie des agents de la RATP demain. On va franchir un nouveau pas.

Pour en revenir à Île-de-France Mobilités, elle arrive à un stade où son endettement ne peut plus croître. D'autres doivent porter la dette, dont nous. Cela conforte l'idée qu'elle sera plus regardante, qu'elle tentera de moins nous financer. On va nous faire supporter des investissements toujours plus importants puisqu'il n'y a pas le choix. Nous avons une entreprise qui fonctionne, a une capacité d'autofinancement qui le permet. L'État et la Région ne vont pas s'embêter, on nous demandera de porter tout cela.

M. LECLERCQ.- Nous allons entrer dans cette négociation avec des équations financières différentes de la période précédente. Nous allons mettre Île-de-France Mobilités devant ses responsabilités. S'il y a 300 M€ de plus d'investissements par rapport à la fois précédente, il faudra bien les financer. Pour autant, il ne faut pas espérer qu'IDFM accepte qu'on lui dise d'emblée qu'il nous faut x centaines de millions d'euros de plus à court terme avec une offre inchangée. Un effort sera demandé aux opérateurs. C'est le cas pour la SNCF, et ce le sera pour nous.

Je ne parle pas du Grand Paris Express qui générera 1 Md€ de charges supplémentaires à l'autorité à terme, de façon progressive à partir de 2025. IDFM va devoir le préparer, trouver les moyens de le financer avec l'État, les usagers, les opérateurs. Je préfère me préparer à cette négociation de manière progressive plutôt que de nous entendre dire qu'il faut faire 3 % de productivité par an pour boucler l'équation. On ne veut pas arriver à une situation dramatique. Il faudra discuter et négocier. Nous allons le faire, mais il ne faut pas s'attendre à une négociation facile. Le fait de faire mieux aujourd'hui ne nous mettra pas en danger dans cette négociation. Nous sommes plutôt en train de nous préparer à la mener.

M. SAUTEL.- Je reviens sur les investissements. Il s'agit de 8,5 Md€ sur un plan quinquennal et personne n'est capable de générer un tel niveau d'investissement aujourd'hui en dehors de la RATP, c'est une bonne nouvelle pour les usagers. Nous en sommes pleinement conscients.

En revanche, quand vous nous dites aujourd'hui que rien ne nous permet de penser que les investissements ne seront pas tenus, c'est faux. Ils ne l'ont pas été en 2017 ni en 2018, ils ont été déportés sur l'année $n + 1$. Le fait que les prévisions soient de 100 M€ plus élevées que la maquette au premier semestre et de 200 M€ sur l'année 2019 va conduire les équipes à être davantage mises en charge pour réaliser ces investissements. Il faudra plus de contractuels, d'intérimaires pour tenir nos engagements, or nous n'avons pas cette information.

M. Le PRÉSIDENT.- En 2017 et 2018, nous aurons procédé au recrutement de plus de 400 ingénieurs dans ces périmètres. Je ne dis pas que c'était en net, il y a eu de la croissance. Dans les années 2017 et 2018, nous avons procédé à ces recrutements. Nous l'évoquons chaque année lors de la présentation du plan de recrutement.

M. SAUTEL.- Nous parlons du budget et de la réalisation des investissements depuis trois ans. Personne ne nous a dit que l'entreprise se mettait en capacité de répondre à tel type d'investissement, en embauchant des contractuels, des intérimaires ou du personnel en fixe pour les réaliser. De la prestation est mise en place pour faire un tampon à ce niveau.

J'entends parler d'une CAF jamais vue jusqu'alors, de 1,8 Md€ provisionné en 2020. Je rappelle que si nous avons une CAF de plus de 1 Md€, le fléchage des investissements sur fonds propres pour 2020 est de moins de 900 M€. Plus d'une centaine de millions se « promène » et sera fléchée sans savoir où. Sur un abaissement de la dette, un besoin en fonds de roulement ? Nous n'avons pas l'information. Il est demandé une CAF de 1,8 Md€.

Je reviens sur le résultat de l'entreprise. Le budget est construit de telle façon que l'entreprise ne fait pas de ratio entre son chiffre d'affaires et ses dépenses de fonctionnement. L'entreprise nous dit qu'elle a besoin de dégager un excédent brut d'exploitation de 1,2 Md€. Anticipant sur son chiffre d'affaires, elle dit qu'elle provisionne et

en déduit ses dépenses de fonctionnement. Elle sait ce qu'elles pèsent sur un montant maximum. La MSPA et les NAO en sont d'autant plus contraintes.

Ces chiffres apparaissent sur la page suivante. Les contraintes de négociation pour la MSPA ne devront pas dépasser plus de 30 M€. Nous ne sommes pas d'accord avec cela. Les résultats du premier semestre 2019, notamment du chiffre d'affaires, sont plus élevés que ceux provisionnés en 2019. Nous partons du principe que cela pèsera sur les futures NAO. Les partenaires sociaux sauront s'en souvenir. Ils ne manqueront pas de vous en faire part.

M. RISPAL.- Dans la continuité des propos de M. SAUTEL, il faudra effectuer le double des investissements réalisés. Il suffira de regarder, les chiffres sont têtus. Nous verrons en fin d'année si vous aviez raison d'être rassurés ou si nous avons raison d'être inquiets.

J'aimerais revenir sur l'éclairage économique qui est contraint. Vous avez déjà fermé l'enveloppe, 30 M€. Il faut se mettre à la place des salariés. Vous nous expliquez qu'il y aura des contraintes supplémentaires en raison du contrat, mais quelle sera la différence pour les salariés ? Les résultats sont aujourd'hui excellents, la CAF également et les chiffres sont au vert. On pourrait s'en féliciter, mais ce n'est pas le cas. Quelle sera la différence demain si les chiffres sont négatifs, sachant que les salariés n'en touchent pas le bénéfice ?

Aujourd'hui, la productivité est supérieure à celle mentionnée dans le contrat. Je ne comprends pas le sens de la politique d'entreprise menée aujourd'hui qui fait croire aux agents qu'il y a un intérêt à choisir la route indiquée par la direction, puisqu'ils n'ont pas de retour positif alors que les chiffres sont bons. Quand on entend que le pire peut arriver et qu'il faudra faire plus d'efforts, cela n'a pas de sens puisque quand l'entreprise se porte bien, c'est toujours le scénario catastrophique pour nous.

M. BAZIN.- J'ai presque failli verser une larme en vous entendant ! Je me suis retenu parce que cela me paraît indécent. Néanmoins, je trouve culotté de revenir pour nous répéter les mêmes propos alors que, comme nous l'avons déjà dit, c'est toujours le même prétexte qui est utilisé. MM. RISPAL et SAUTEL en ont fait la démonstration. Les marches sont compliquées. Pour la direction, il ne faut pas un gros écart vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités et se compliquer la tâche mais on la complique aux salariés. Nous sommes les représentants du personnel. Il n'y a pas de raison, au vu de ce qu'on leur demande de faire, d'entendre toujours la même menace, à savoir que si l'on ne fait pas les choses correctement, si on ne diminue pas les charges salariales, on ne pourra pas entrer dans le monde de la concurrence. Il est pénible d'entendre ce discours. Si on fait un parallèle avec l'histoire de France, cela reviendrait à tuer les combattants refusant d'aller au front.

On tue peu à peu un pan de l'entreprise, cela a commencé par Bus et cela se poursuivra ailleurs. On met sous pression les collègues d'ING et ce sera de pire en pire. À chaque fois, le Général nous dit que ce qui nous attend sera mieux, qu'il faudra faire ceci ou cela, or c'est toujours pire. À quel moment, décidera-t-on de changer de portage ?

Vous avez toujours dit voir un grand intérêt à ce que l'investissement soit porté sur le personnel, or le personnel ne le voit jamais. Il est facile de dire que le sujet des NAO ne sera pas abordé aujourd'hui. Avec les éléments en notre possession, il est possible de dire que les résultats étant bons depuis quelques années, les salariés doivent être récompensés. Il ne

peut pas en être autrement. On va arrêter de sortir les mouchoirs et dire aux salariés que ce qu'ils ont donné leur sera rendu.

Je suis surpris que vous pensez ne pas pouvoir contraindre le politique qui ne cesse de nous faire du tort. Il nous demande tant de choses ! On va souvent dans les chemins difficiles où l'on nous envoie, et la seule réponse de sa part est : « *Merci, mais on n'a plus besoin de vous* ».

M. Le PRÉSIDENT.- Au risque de tomber dans la facilité, nous avons d'autres rendez-vous pour discuter de ces sujets. Nous n'avons pas la même appréciation sur les retours de la performance à l'ensemble du personnel. Nous aurons l'occasion d'en discuter dans les instances et les moments prévus pour cela.

M. BAZIN.- Vous ne parlez pas aux bons !

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Un principe est partagé par les dirigeants politiques de ces dernières années : le partage des fruits de la croissance. En l'occurrence, il y a une croissance forte de tous les aspects sauf la dette. Aujourd'hui, le partage de cette croissance va en direction de trois bénéficiaires :

- les usagers, au travers des investissements ce dont on ne peut que se féliciter.

- l'État, avec la baisse de la dette. À un moment se posera la question de ce que l'on fera de la dette quand on sera filialisé. Elle pourra être portée par une RATP qui aura perdu les départements d'exploitation. Il ne faudra pas qu'elle soit transférée au Groupe plutôt qu'à l'EPIC. Cette question restera entière. Aujourd'hui, on fait un cadeau en diminuant la dette. Ce sont quelques centaines de millions d'euros chaque année en moins.

- Île-de-France Mobilités, même si elle se plaint d'investir beaucoup d'argent. Elle investit plus de 20 M€ dans la restructuration du réseau bus Paris et plus de 30 M€ en année pleine, mais elle récupérera tout de même plus de 65 M€ avec la bande passante si les résultats se confirment en fin d'année.

Vous parlez de l'augmentation des charges en évoquant les mises en service des futures lignes de métro. Elles ne se font pas à perte. On espère des recettes de voyageurs, qui amélioreront également les résultats. Les transports n'étant pas gratuits, il y aura un retour sur investissement.

Il y a le partage de cette croissance. On nous a dit que c'était un exercice récurrent par rapport aux chiffres de fin mai. Nous avons abordé les comptes et allons voir les comptes sociaux à fin juin. Le Président nous a transmis les chiffres du trafic et des recettes de fin juillet qui confirment la bonne santé. Il n'y a pas de raison que la situation s'inverse brutalement, en dehors de mouvements sociaux qui pourraient se déclencher. On peut imaginer que les prévisions de budget 2020 reprendront ces éléments.

Cela étant, c'est notre État actionnaire qui décide. La baisse de la dette n'est pas contractualisée, il est seulement demandé de la maîtriser. Il n'y a pas d'objectif contractuel dans la baisse de la dette. En revanche, il y a un engagement moral à la maintenir à son niveau malgré un très haut niveau d'investissement. En l'occurrence, on la baisse. Plutôt que de la baisser, il faudrait prévoir une petite enveloppe et la transférer. C'est peut-être notre seule

marge de manœuvre dans le budget. Prélever 20 M€ dans la réduction de la dette, ce qui est peu, pour des évolutions de gestion permettrait de doubler les possibilités en NAO.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.- Je n'ai pas eu de réaction sur mon intervention : quel plan d'action sera mis en place pour aider le Département ING à remplir l'objectif de fin d'année, sachant que le déménagement est prévu, ainsi que la restructuration de l'ingénierie.

M. Le PRÉSIDENT.- J'ai noté ces points de vigilance, nous verrons avec M. GALIVEL quelle réponse structurée peut vous être apportée.

M. SAUTEL.- J'ai également posé une question sur les perspectives 2020. Avec une CAF de 1,8 Md€ qui sera fléchée seulement pour partie sur les investissements (au 9/10^{ème} pour 890 M€), où sera affecté le delta ? L'entreprise vise-t-elle une diminution de la dette ou une réaffectation vers le Groupe, vers les filiales, vers de nouvelles capitalisations ?

M. LECLERCQ.- En 2020, la dette va plutôt augmenter. La cible définie avec le Conseil d'administration consistait à retrouver en fin de contrat une dette équivalente à celle du début de contrat. On l'a fait décroître les premières années, mais les investissements s'accroissent, on termine le contrat à 5,2 Md€, ce qui correspond au montant du départ. On ne réduit pas la dette sur la trajectoire. Il n'y a pas de marge de manœuvre sur ce point, le budget va l'accroître en 2020.

Le budget 2020 reste à construire, notamment les investissements sur biens propres et vis-à-vis des filiales. Une partie des dotations aux filiales est projetée sur l'année prochaine. C'est prévu et cela figure dans le plan Défis 2025. Si le contrat toscan est signé avant la fin de l'année par RATP Dev, cela servira à capitaliser RATP Dev pour financer l'achat des bus. C'est une hypothèse.

M. LECLERCQ.- Il y aura des dotations aux filiales. Je n'en ai pas le détail car c'est un exercice prospectif, mais nous l'aurons au moment du budget.

M. RISPAL a posé une question sur les investissements au second semestre. Chaque année, les investissements du premier semestre sont inférieurs à ceux du second. Ce n'est pas anormal. Tous les plans d'action en cours font que nous sommes confiants sur nos capacités à tenir les 1,2 Md€ sur le second semestre.

M. SAUTEL.- Sur la forme seulement j'apprécie votre réponse, claire et explicite. Ce delta de 120 M€ représente les efforts fournis par les salariés, servira donc à de nouvelles capitalisations dont celle de RATP Dev pour la Toscane.



IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Information/consultation sur l'arrêté des comptes sociaux
au 30 juin 2019 de l'EPIC RATP**

**Jean-Yves LECLERCQ, directeur financier à CGF/DIR
Nadia GHEDIFA, Bérénice FERRIER du cabinet Sécafi**

participent à ce point de l'ordre du jour.

M. Le PRÉSIDENT.- Ce point a fait l'objet d'un examen précis par le cabinet Sécafi à qui je donne la parole.

Mme GHEDIFA.- Nous vous remercions pour la confiance que vous nous avez accordée. Nous considérons notre assistance à vos côtés comme étant continue, au service du CSE, mais aussi de chacune et chacun d'entre vous. Les délais sont toujours très serrés pour remettre les dossiers à la commission économique et pour la séance d'aujourd'hui. Cela nécessite une très forte réactivité et une disponibilité, y compris en congé. Nous trouvons cela normal. Il est important pour nous d'être au cœur de l'actualité.

Pour réaliser ce travail, notre expérience et l'historique que nous avons de l'entreprise sont des atouts, comme le sont la disponibilité des informations et la qualité des échanges avec vous et les interlocuteurs de la direction, qui nous fournissent les éléments nous permettant de faire le travail et de porter une appréciation sur la situation de l'entreprise, aujourd'hui sur celle du 30 juin.

En page 3¹ du rapport, nous vous faisons part des écueils rencontrés, même si nous sommes convaincus que c'est un épiphénomène. Nous laisserons la direction répondre. Nous vous faisons part des contretemps dans la sortie du rapport pour cette année. Ils peuvent nous concerner, puisque nous avons eu un bug hier. Certains d'entre vous ne s'en sont peut-être pas aperçus. Je remercie ceux qui nous ont aidés dans ce cadre. En tant que responsable du dossier, je considère que je suis responsable de l'ensemble. N'hésitez pas à nous faire part de vos récriminations.

Quant à la disponibilité des rapports, la date initiale d'envoi des trois rapports était fixée au 19 août : le rapport de la commission économique, la synthèse et les annexes chiffrées. Cela permet aux commissaires comme aux élus d'en prendre connaissance dans des délais certes courts mais raisonnables, en vue des réunions prévues les 26 et 30 août.

Nous avons adressé notre projet de rapport le 5 août aux responsables de la direction qui nous ont répondu les 19 et 22 août. Nous avons ainsi envoyé notre rapport papier et numérique le 22 août, après avoir apporté les corrections. J'ajoute que certaines informations ne nous ont pas été communiquées, a contrario des missions précédentes sur le même sujet : les avenants au contrat signés au premier semestre, à savoir les avenants 15 et 16 que nous avons reçus le 27 août, ainsi que la réévaluation 2019 sur la base des comptes clos au premier semestre des recettes directes et de l'objectif contractuel Île-de-France Mobilités.

Mme FERRIER.- Que nous avons reçue après impression des rapports.

Mme GHEDIFA.- Cela explique que nous ne puissions pas en faire état dans les rapports. Mme FERRIER vous fera part des éléments qu'elle en a retirés par la suite.

Nous avons malgré tout réalisé le travail parce que nous avons de l'expérience et l'historique sur la mission, mais nous ne voudrions pas que cela perturbe la suite des missions que vous nous avez confiées. C'est la première fois que je fais ce type de préambule depuis que nous vous assistons.

Mme FERRIER.- Bonjour à tous. Je propose de prendre la page 7, les résultats semestriels de l'EPIC RATP.

¹ Se référer aux documents du dossier de séance.

En introduction, les résultats de l'EPIC au semestre sont excellents. Le chiffre d'affaires est en croissance de 5 %, tiré par les recettes directes et la rémunération d'Île-de-France Mobilités. L'excédent brut d'exploitation est en hausse de 7 %, conjugaison d'une forte croissance du chiffre d'affaires et d'un niveau de charges d'exploitation contenue, en ligne avec l'exigence contractuelle. Il faut noter une productivité à 0,8 %, une poursuite du plan de performance en ligne avec le plan interne de l'EPIC RATP, au-delà des exigences contractuelles d'Île-de-France Mobilités.

Le résultat net affiche une croissance de 29 %, qui répercute l'amélioration de la performance d'exploitation malgré des éléments exceptionnels défavorables.

Quant aux investissements, la croissance est de 16 % sur le semestre après deux années de recul. Cette croissance est visible tant sur la partie en fonds propres que sur la partie subventionnée. La dette nette recule de 2 % au 30 juin et passe sous la barre des 5 M€.

Comme indiqué, le chiffre d'affaires a été tiré sur le semestre par les recettes directes et la rémunération d'Île-de-France Mobilités. Il atteint 2,5 Md€ au 30 juin. Un palier a été franchi en termes d'évolution, puisque la croissance s'inscrit à 5 % contre 1,2 % l'année précédente. À ce stade, 51,5 % du budget ont été réalisés. Cette croissance résulte des recettes directes, d'une rémunération d'Île-de-France Mobilités qui augmente de 51 M€ sur le semestre et des autres recettes en croissance de 6 M€. C'est essentiellement porté par une hausse des recettes publicitaires.

Si on regarde par cause, trois natures :

- L'actualisation de la rémunération d'Île-de-France Mobilités via l'indice STIF qui est en ligne avec le budget (plus 1,2 %),
- Une offre nouvelle importante sur le semestre (36 M€) dont les deux-tiers sont expliqués par la mise en œuvre du nouveau réseau bus à Paris (23 M€),
- Un trafic payant extrêmement dynamique (4,4 %) sur le semestre pour un objectif contractuel de 1 %.

En page 9, il s'agit de l'évolution des recettes directes voyageurs. La croissance des recettes directes a été portée exclusivement par le trafic payant. Le trafic est en hausse de 4,4 %. Cela s'explique par un contexte économique favorable, par le retour d'une clientèle occasionnelle et touristique. La tendance était amorcée les semestres précédents, mais on en voit pleinement les effets. Par ailleurs, les contre-effets favorables sur le semestre des grèves SNCF de 2018 ont largement compensé les mouvements sociaux des gilets jaunes du premier trimestre de l'année 2019. À ce trafic payant est imputable une hausse du trafic voyageurs de 2,5 % sur le semestre.

En termes de reprévision, les données sont issues de la note de perspectives d'entreprise 2020. La reprévision faite sur la base des comptes clos à fin juin table sur des recettes directes en croissance de 3,7 % par rapport à l'année 2018 pour un objectif contractuel de 0,6 %, d'où le déplacement pour la première fois de la bande passante de 3 %, induisant un mécanisme spécifique dans le partage du risque commercial. Au titre de l'année 2019, 104 M€ de recettes supplémentaires seraient dégagés dont 65 M€ reversés à Île-de-France Mobilités et 39 M€ conservés par l'EPIC RATP.

La page 10 traite de l'évolution des charges et des résultats de l'EPIC. Un point porte sur les mesures gouvernementales et les facteurs techniques qui impactent ces évolutions de charges. Au premier semestre 2019, comme en 2018, des éléments non récurrents ont impacté les charges d'exploitation à hauteur de 5 M€. Vous avez la ventilation dans le tableau. À noter la fin de la compensation par l'État de l'augmentation de la CSG, qui induit une hausse des charges d'exploitation de 7 M€ pour le semestre. On note également l'achèvement de l'alignement du taux de cotisation maladie sur celui de droit commun qui induit un coût de 7 M€ pour le semestre, un alignement des cotisations familiales sur le taux de droit commun, ce qui génère une économie de 7 M€ au 30 juin. La réforme AGIRC ARRCO qui induit une augmentation des charges d'exploitation de 4 M€ a été prise en compte. En dernier point, on observe une économie de 6 M€ sur le semestre -et de 13 M€ budgétés sur 2019- liée à la réforme Avenir professionnel, qui dispense les entreprises de payer la taxe d'apprentissage en 2019. C'est ce que l'on appelle une année blanche.

La page 11 fait un point sur l'évolution des charges d'exploitation qui sont en ligne avec la maquette contractuelle. Elles affichent une augmentation de 3,7 % sur le semestre à 1,9 Md€. Elles intègrent les éléments non récurrents vus précédemment pour 5 M€, ventilés sur les frais de personnel et les impôts et taxes. Ils prennent en compte les effets de la réforme sur la taxe d'apprentissage.

Si l'on isole ces éléments et l'offre nouvelle qui est financée par Île-de-France Mobilités, la croissance organique des charges d'exploitation n'est que de 1,3 %, en ligne avec l'exigence du contrat et avec l'indice STIF (1,2 %).

Parmi les principales évolutions, nous notons de nouveau une hausse du coût de l'énergie liée à l'effet prix du pétrole et de l'électricité, une évolution des MACE transport liés aux projets stratégiques du Groupe, notamment en termes de transformation digitale et d'innovation managériale, 28 M€ de MACE hors transport avec la hausse du plan de charge de la maintenance, la montée en puissance du plan Bus 2025 et un effet de rattrapage de la production kilométrique de l'année 2018 qui avait été perturbée par des intempéries. On trouve 34 M€ de frais de personnel, net des facteurs techniques et non récurrents. Par ailleurs, les charges relatives à la ligne 14 Sud refacturées à la Société du Grand Paris ont été multipliées par 2,7 % sur le semestre pour atteindre 165 M€.

La page 12 fait un point sur l'évolution des frais de personnel. Nous constatons une évolution organique de 2,5 % au 30 juin. Les frais de personnel, y compris les éléments non récurrents, sont en hausse de 3,3 % ; ils prennent en compte 11 M€ d'effets techniques. Isolés de ces éléments, ces frais de personnel augmentent de 34 M€ dont 17 M€ de MSPA (1,3 %). Cette MSPA intègre les mesures salariales décidées en 2019, notamment la revalorisation de 0,3 % de la RMPP. La MSPA est supérieure au budget révisé de l'année 2019, lié à un effet de saisonnalité du GVT négatif qui est légèrement inférieur sur le premier semestre mais devrait augmenter au second semestre. L'offre nouvelle est intégrée dans l'évolution des frais de personnel pour 16 M€, essentiellement avec le Grand Paris des Bus, le recrutement de 700 agents sur le semestre qui représentent en moyenne 522 équivalents temps plein au 30 juin. Sont intégrés 12 M€ d'évolution de gestion et une productivité salariale de 10 M€.

La page 13 présente la productivité. Au global la productivité salariale et sur les achats s'établit à 15 M€ au 30 juin, soit 41,6 % du budget de l'année. Sur ces 15 M€, 10 M€ sont attribuables à la productivité salariale qui est en recul de 1 M€ par rapport au semestre précédent. Elle représente toujours les deux-tiers de la productivité globale. 5 M€

sont attribuables à la productivité sur les achats dont 2,4 M€ réalisés au sein des Départements ING, SIT, M2E et VAL.

S'agissant de la productivité salariale de 10 M€, 4,90 M€ ont été réalisés à la maintenance, soit 32 % de la productivité, en lien avec l'optimisation des processus industriels, 4,80 M€ sont liés au programme Diapason, soit 31,6 % de la productivité totale au premier semestre, notamment avec la délégation de la gestion des prestations en nature de la CCAS, les réorganisations au sein du service juridique, de la Supply Chain et de l'immobilier. 1,90 M€ de la productivité est lié à l'exploitation, soit 12,5 %, et 1,20 M€ est en lien avec l'ingénierie et les projets, soit 8 % de la productivité avec l'optimisation des processus métiers.

Par rapport aux comptes clos ou au budget, nous ne disposons pas à fin juin du nombre d'emplois correspondant à cette productivité.

La productivité de 0,8 % sur le semestre est en recul par rapport au semestre précédent. En revanche, elle est supérieure à l'exigence du contrat fixée à 0,5 % et est en ligne avec le plan interne de l'EPIC RATP.

En page 14, il s'agit du résultat net de l'EPIC RATP. Le résultat est en croissance de 29 % malgré des éléments exceptionnels défavorables. Un résultat net s'élève à 162 M€, soit 74 % du budget révisé de l'année 2019, et ce malgré 14 M€ d'éléments exceptionnels. Parmi ceux-ci, une hausse des réformes d'actifs liée aux escaliers mécaniques pour 6,70 M€, à des indemnités fournisseurs avec le contre-effet de l'année 2018. Le niveau élevé d'indemnités fournisseurs perçues en 2018 ne se retrouve pas au premier semestre 2019. On note 0,9 M€ de reprise de subventions sur terrains, une provision de 4 M€ liée à l'avenant 8 du contrat Île-de-France Mobilités prévoyant ce versement en cas d'excédent brut supérieur aux prévisions de la maquette, et la poursuite de la diminution des amortissements dérogatoires pour 1,8 M€.

Si on isole ces 14 M€, l'amélioration du résultat net est expliquée par une amélioration du résultat d'exploitation pour 47 M€. C'est lié à une forte hausse du chiffre d'affaires, une maîtrise des charges d'exploitation et des dividendes perçus de vos filiales en hausse de 3 M€ sur le semestre pour atteindre 14 M€ au 30 juin. En parallèle, nous notons une nouvelle diminution des frais financiers.

Sur 100 € de chiffre d'affaires dégagés et réalisés par l'EPIC RATP, un profit de 6,30 € est dégagé sur le semestre.

La page 15 fait un point rapide sur les performances de l'OT et du GI au 30 juin 2019. Les résultats de l'OT suivent la physionomie de ceux de l'EPIC RATP. Le chiffre d'affaires est en progression de 4 %. C'est lié à l'exécution du contrat Île-de-France Mobilités. Les prestations refacturées de l'OT au GI sont en baisse de 2 M€ sur le semestre. Le résultat d'exploitation est en augmentation de 63 %. Il y a une évolution du chiffre d'affaires et une évolution contenue des charges d'exploitation. Le résultat net s'établit à 87 M€, en progression de 60 %. L'OT porte intégralement l'augmentation du résultat de l'EPIC. Il bénéficie essentiellement de l'amélioration du résultat d'exploitation.

La capacité d'autofinancement est en croissance de 12 % à 309 M€, effet de la progression de l'excédent brut d'exploitation, d'une diminution des frais financiers et de l'augmentation des dividendes perçus des filiales. Les investissements s'établissent à 399 M€,

en progression de 16 %, attribuables au programme de modernisation (Bus 2025 et transition énergétique).

La dette nette est de 1,9 Md€, en recul de 5,5 %. L'OT porte intégralement la diminution de la dette de l'EPIC RATP consécutive à un niveau élevé de la capacité d'autofinancement, une amélioration du BFR ligne 14 sud suite au paiement en 2019 du solde de la SGP qui devrait être payé en 2018.

Le chiffre d'affaires du GI est en croissance de 2 %, c'est lié à l'actualisation de l'indice STIF et à une augmentation de la contribution Île-de-France Mobilités. Le résultat d'exploitation est relativement stable sur le semestre puisqu'il augmente de 1 %, soit 1 M€. Il tient compte de la hausse des charges d'exploitation et des amortissements en lien avec l'exécution du plan d'investissement. Le résultat net, à 75 M€, est en croissance de 5 %. Il progresse faiblement par rapport à celle de l'OT. Cette progression s'explique par l'amélioration des frais financiers qui permettent de compenser les opérations exceptionnelles qui ont été défavorables pour l'EPIC.

La capacité d'autofinancement s'élève à 220 M€, en hausse de 5 %. Cette CAF bénéficie de la diminution des frais financiers. Les investissements s'établissent à 267 M€, en hausse de 16 %. Ils ont porté sur la rénovation de la ligne 6 et les projets de schémas directeurs des RER A et B.

Quant à la dette, à l'inverse de l'OT, elle augmente de 37 M€ et est d'un peu plus de 3 Md€. Malgré l'amélioration de la capacité d'autofinancement et des subventions, la dette nette du GI est impactée par la dégradation conjoncturelle du BFR liée aux investissements.

Je propose d'aborder les investissements au semestre de la page 16. La progression des investissements réalisés au 30 juin est de 16 %. Elle est portée par l'ensemble des schémas directeurs :

- une hausse sur les projets d'accroissement de la capacité de transport, essentiellement concentrée sur les lignes 11 et 14 sud. À l'inverse, nous notons une décélération des dépenses sur la ligne 4 de Bagneux, le T3 porte d'Asnières, et 4 M€ de moins liés aux correspondances Éole.

- Une légère augmentation sur le matériel roulant bus et fer. Nous notons la préparation du programme de remplacement des MF19 sur les huit lignes, dont les mises en service prévisionnelles s'étaleraient entre 2023 et 2030.

- Une augmentation sur le schéma directeur politique immobilière liée à la conversion des centres bus, le déploiement des bus électriques et la modernisation des ateliers des métros et RER.

- 12 M€ d'investissements supplémentaires dédiés aux services voyageurs au travers du programme de modernisation de la billettique, de la rénovation des métros et des RER.

- 9 M€ supplémentaires liés au système de transport à travers la modernisation de la ligne 6, la poursuite de l'automatisation de la ligne 4 et les projets schémas directeurs A et B, notamment les projets de modernisation des terminus d'Orsay et de Saint-Rémy-lès-

Chevreuse et les avant-projets d'études liés au prochain système d'exploitation conjointement avec la SNCF, NExTEO.

Page 17, la capacité d'autofinancement est de nouveau en hausse de 9,1 % par rapport au semestre précédent pour atteindre 529 M€. À date, 54 % du budget est réalisé. Cette amélioration s'explique notamment par une amélioration de la performance de l'excédent brut d'exploitation liée à une évolution contenue des charges, plus faible que la croissance du chiffre d'affaires, à une diminution des frais financiers, à une augmentation des dividendes perçus de vos filiales, à un volume d'opérations exceptionnelles en baisse de 8 M€. Il faut aussi noter une hausse du résultat des régimes sociaux pour 1 M€, déficitaire sur le semestre mais dont la perte devrait se résorber au second semestre. Nous observons une diminution du produit d'intégration fiscale à hauteur de 2 M€.

Page 18, l'évolution de la dette nette atteint un niveau historiquement bas au 30 juin 2019, en deçà des 5 Md€. Elle est en recul de 78 M€ par rapport au 31 décembre 2018. Cette amélioration s'explique par :

- une capacité d'autofinancement record qui a largement financé les investissements,

- des produits de cessions comptabilisés sur le semestre pour 18 M€,

- une amélioration du besoin en fonds de roulement au titre la ligne 14 sud. C'est lié au paiement réalisé en début d'année, qui aurait dû être comptabilisé en fin d'année 2018,

- un besoin en fonds de roulement lié à l'exploitation qui est en amélioration de 47 M€ mais qui masque toutefois des effets contraires. D'une part, un effet favorable de 100 M€ lié à la saisonnalité des dettes sociales et d'autre part, un effet défavorable de 42,6 M€ lié au paiement à titre provisoire du redressement URSSAF, qui porte sur l'assiette de calcul des cotisations familiales au titre des années 2015 et 2017.

- un effet défavorable sur le BFR d'investissement pour 189 M€, effet de la dégradation de la dette fournisseur.

Au 30 juin, la dette prend également en compte 42 M€ de financement : 12 M€ de libération de capital auprès de RATP Capital Innovation et 30 M€ liés à la seconde émission de green bonds par le Groupe RATP. Ces 30 M€ s'expliquent par la couverture de taux au moment de l'émission des 500 M€.

Le point de sortie de la dette en 2019 a fait l'objet d'une réprévision à la baisse de 26 M€. Pour la fin d'année, elle est prévue à 5,16 Md€, inférieure de 177 M€ à la cible contractuelle.

En page 19, un dernier point sur le volume d'investissements à engager sur le second semestre 2019 qui s'élève à 1,2 Md€. La cible initiale à engager au budget 2019, qui était de 1,9 Md€, a fait l'objet d'une réprévision inférieure de 40 M€. En termes d'investissements, la cible pour l'année 2019 s'établit à 1,8 Md€. Les investissements à engager sur le semestre sont considérables (1,2 Md€). Depuis deux ans, l'écart s'accroît chaque semestre. Il nous a été dit que la cible d'investissement ne serait pas atteinte. Toutefois, les pénalités ne devraient pas être déclenchées sur la partie en fonds propres au titre de l'année 2019.

Merci.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. M. SARDANO, je vous cède la parole pour nous faire le compte rendu de la commission Économique.

M. SARDANO.- Ce bilan nous a été présenté en commission Économique, le lundi 26 août 2019 par Mmes OGIER et El YACOUBI, MM. GASQUET et GORECKI. Je remercie l'ensemble des intervenants pour leur disponibilité et j'en profite pour saluer le travail de nos experts qui même en vacances restent disponibles et nous permettent de mieux appréhender ces bilans. Ils arrivent même à nous rendre intelligibles et compréhensibles les normes comptables qui ne cessent d'évoluer. Merci.

En ouverture de ce rapport, je pourrais reprendre les termes du cabinet Sécafi : « *le semestre de tous les records* ».

En effet, quel que soit le prisme utilisé pour analyser ce bilan à 6 mois ; tous concourent à ne voir que des résultats hors normes. Tout d'abord le chiffre d'affaires en progression de 5 % porté par un trafic voyageurs boosté par la bonne santé économique de la région mais aussi par le retour confirmé de l'activité touristique. Et contrairement au premier semestre 2018, pas de grèves à la SNCF ni d'incidents climatiques pour dérégler la machine RATP même si le département BUS est fortement impacté par les travaux dans Paris et les samedis gilets jaunes mais qui bénéficie de l'effet restructuration Bus Paris et du prolongement du T3B. Par contre, le métro voit sa production kilométrique diminuer de 1,2 % sans raison ou du moins sans explication. Le chiffre d'affaires dépasse les 2,5 Md€ et ce sont 51,5 % des prévisions annuelles qui sont d'ores et déjà réalisées. Les trois composantes du CA progressent. Les recettes directes et les autres recettes mais aussi la contribution d>IDFM avec la réactualisation de l'indice STIF mais surtout au travers de l'offre nouvelle pour 36 M€. À noter que les recettes directes ne bénéficient pas de coup de pouce suite à une hausse tarifaire ; les bons résultats proviennent en grande partie de la vente des titres de transport. La projection fin d'année laisse penser que la progression des ventes s'établira à + 4,3 % entraînant de facto un reversement à IDFM dans le cadre du partage des risques. Là encore, ce sera un record et une première avec le passage du seuil des 3 % pour la première fois. Avec 104 M€ de dépassement au total, IDFM en récupérerait 65. Pour revenir sur la contribution forfaitaire, celle-ci repart à la hausse après deux années de baisse portée avant tout par les parts exploitation et investissement.

Après les recettes, les dépenses. Celles-ci progressent mais il faut les analyser en tenant compte des charges habituelles et récurrentes et distinguer celles-ci des éléments non récurrents. Au niveau global, les charges augmentent de 3,7 % mais seulement de 1,3 % pour les éléments récurrents type MACE, énergie et frais de personnel. La différence entre ces deux chiffres s'explique en partie par un certain nombre d'événements indépendants de la RATP du type : alignement des taux de cotisations, fin de la compensation CSG, année blanche pour la taxe d'apprentissage mais aussi par l'offre nouvelle. Avec un CA qui progresse de 5 %, l'écart démontre, s'il en était besoin, la très bonne santé économique de l'EPIC. Pour les frais de personnel, la hausse est contenue avec une MSPA supérieure au budget de 0,1 % mais qui devrait revenir dans les clous avec le GVT- du deuxième semestre. La hausse des frais de personnel est aussi liée aux 522 ETP créés lors de la restructuration du réseau Bus Paris. La productivité réalisée (10 M€ d'économie) et des évolutions de gestion (12 M€ de dépenses) viennent compléter les frais de personnel.

Nous aurions aimé plus d'informations sur ces deux points et, en particulier, les ETP perdus dans le cadre de la productivité. Les intervenants nous ont répondu que sur le bilan à 6 mois cette donnée n'était pas pertinente et qu'elle serait présentée dans le bilan annuel. L'objectif annuel interne devrait donc être atteint alors même que l'objectif contractuel est déjà dépassé. À suivre donc...

Pour continuer notre analyse ; nous avons un CA qui progresse fortement (+ 115 M€) et des charges d'exploitation dont l'augmentation est maîtrisée (+ 74 M€), il en résulte donc un EBIT ou résultat d'exploitation, lui aussi, à un niveau record et c'est déjà 67 % de l'objectif annuel qui est atteint ! Dans la foulée, le résultat net progresse de 29 % malgré l'impact d'événements non récurrents.

Dernier point concernant l'EPIC, les investissements. Ceux-ci font l'objet d'un plan quinquennal (PQI) prévu au contrat avec des engagements réciproques (IDFM-RATP). Pour le premier semestre, l'ensemble des schémas directeurs est en hausse mais le retard sera difficile à combler au terme du contrat. Malgré les 666 M€ investis sur ce semestre, c'est 1.197 Md€ qui devront être engagés au deuxième semestre pour atteindre l'objectif annuel pourtant revu à la baisse. L'optimisme reste de mise au sein de la direction qui, au regard des années précédentes, s'attend à une accélération des projets entre octobre et décembre.

Grace à une CAF record, elle aussi, et en progression de 9,1 %, la dette est plus que maîtrisée, elle baisse par rapport à décembre 2018 de 78 M€ et passe sous la barre des 5 Md€.

Dernier point concernant l'EPIC avec les performances de l'OT et du GI. Force est de constater que les bons résultats de l'EPIC proviennent essentiellement de l'OT. Le chiffre d'affaires, le résultat d'exploitation, le résultat net et la CAF participent largement aux bons résultats. La diminution de la dette de l'EPIC provient aussi de la diminution de la dette de l'OT. Le financement du GI via sa rémunération reste posé avec une dette qui augmente en lien avec les besoins en fonds de roulement relatifs aux investissements.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. MM. FAUCHEUX, M. DOMINÉ et M. KHELLAF.

M. FAUCHEUX.- L'arrêté des comptes sociaux de l'EPIC RATP au 30 juin 2019, nous propulse vers des sommets jamais encore atteints. Tout en poursuivant un développement de l'activité avec une évolution des charges d'exploitation contenue, bien en ligne avec le contrat, nous pouvons nous réjouir car l'EPIC surperforme !

Quelques données pour bien réaliser de quoi nous parlons ; cette surperformance, c'est + 5 % de chiffre d'affaires, + 7 % d'excédent Brut d'exploitation, + 0,8 % de productivité, + 29 % de résultat net, + 16 % d'investissement, une capacité d'autofinancement à un niveau record en croissance de 9,1 % et une dette en recul de 2 %.

Cependant pour l'UNSA RATP, ces bons résultats ne peuvent cacher une réalité sociale moins reluisante ! En effet, dans cette période où ces résultats nous sont communiqués, nous ne pouvons qu'être désolés du traitement et de la considération subis par les agents d'exploitation. Alors que

l'EPIC engrange d'excellentissimes résultats réalisés par ces excellentes équipes ; quid de la reconnaissance de l'employeur pour toutes ses petites mains sans que aucun de ces résultats n'eut été possible ?

L'UNSA RATP a néanmoins pu constater les efforts du département BUS dans ce domaine au travers d'une communication Urban Web sur des « *mesures exceptionnelles* » à destination des agents de conduite pour limiter les retards de fin de service et donner un mini-temps de pause complémentaire mais c'était oublier l'aspect sécuritaire des agents, des voyageurs et des tiers ! N'était-ce pas là se moquer un peu plus des agents au travail ? Beaucoup parmi ceux-ci n'ont pas vraiment apprécié ni compris cette boutade qui s'apparente à une tragédie comique !

Rappelons juste que conduire sous de telles températures, Monsieur le Président, à titre d'information, cela revient à conduire avec l'équivalent d'environ 1 gr/litre de sang en ce qui concerne les réflexes ! Alors Oui, pourquoi ne pas avoir mieux aménagé les conditions de réalisations des métiers dans ces périodes très compliquées. Le gain passe-t-il devant la sécurité ? Un simple MERCI ne peut suffire.

L'UNSA RATP inquiète pour la sécurité, l'est aussi quant au timide développement de l'offre qui est bien en deçà du développement du trafic voyageurs. Ceci fait encore peser sur les agents de terrain de l'exploitation les nouveaux flux avec les risques supplémentaires que cela engendre. Nous ne souhaitons pas développer plus cet aspect pour aujourd'hui, espérant que les futures négociations du contrat en tiendront pleinement compte sans quoi c'est la santé des personnels d'exploitation qui sera mise à dure épreuve !

L'UNSA RATP note enfin que, pour la première année, la bande passante au sein de laquelle s'applique le partage de risque commercial va être tellement dépassée que nous allons reverser sur les 104 M€ de recettes supplémentaires la somme de 65 M€ à IDFM juste au moment de négocier le futur contrat ! Nous faisons le doux rêve que les 39 M€ conservés par l'EPIC et gagnés par la sueur des agents de tous les services soient redistribués en complément des sommes déjà budgétées. Les motivations de l'ensemble de vos équipes en seraient renforcées.

Pour conclure, les chiffres sont très bons en présentation mais présentent trop en arrière-fond des situations humaines au travail plus que dégradées et cela est inadmissible pour une société qui se dit avoir à cœur le service public. Ne commence-t-il pas par le respect de ses propres collaborateurs ? Et ce n'est pas qu'une question de saisonnalité !

M. DOMINÉ.- Au 30 juin 2019, les comptes de l'entreprise présentent un bilan contrasté. Les comptes de l'EPIC sont bons, pour ne pas dire excellents.

Chiffre d'affaires, Excédents Brut d'Exploitation, Résultat net, tous les indicateurs sont au vert. L'EPIC a fait mieux que les objectifs qu'il s'était fixés, même en termes de productivité et de performance (+ 0,8 %), la réduction des coûts étant supérieure aux engagements contractuels. Dans le même temps, la croissance et la profitabilité progressent, mais sans qu'il ne soit fait référence à ceux qui contribuent à les améliorer, à savoir, les agents.

Bilan contrasté, au regard des chiffres du Groupe RATP.

En effet, la croissance de son chiffre d'affaires, de l'EBIT et de son RNPG récurrent, est principalement portée par l'EPIC et ses filiales. Ces mêmes filiales, dont les résultats sont mitigés.

Le recul de RATP Dev est inquiétant et appelle à la prudence dans un contexte international de plus en plus tendu. Sa politique menée notamment aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en Algérie, sans parler de l'Argentine, pose question sur sa pertinence.

Dans cet exercice, qui consiste à se prononcer sur l'arrêté des comptes sociaux et consolidés, la CFE -CGC Groupe RATP porte avant tout son analyse sur la conformité des comptes, au regard des budgets.

Pour cette raison, la CFE-CGC Groupe RATP se prononce en faveur des comptes de l'EPIC au 30 juin 2019, tout en déplorant les trop maigres retours aux agents et leurs encadrements.

Ceux-ci devraient être davantage intéressés à ces résultats, au regard des efforts, toujours plus grands, qui leur sont demandés.

Quant aux comptes consolidés, l'analyse est différente, pour les raisons évoquées plus haut.

M. KHELLAF.- L'EPIC RATP annonce de solides résultats financiers au premier semestre 2019. Il enregistre une hausse de son résultat Net sur les six premiers mois de cette année à 162 M€, + 29 % contre 126 M€ un an plus tôt. La croissance exceptionnelle de son CA s'élève à 2,557 Md€, + 5 % contre 2,442 Md€ sur l'exercice précédent. La contribution forfaitaire est orientée à la hausse après deux années de recul à 1,06 Md€, + 5 %. L'EPIC RATP enregistre un excédent brut d'exploitation de + 7 %, soit 617 M€ et un volume d'investissement en progression de + 16 %, soit 91 M€. La dette nette atteint un niveau historiquement bas et passe sous la barre des 5 Md€, - 2 %.

Oui, l'EPIC RATP se porte merveilleusement bien et ce très bon résultat est même insolant.

Ce très bon résultat est, encore une fois, le fruit du travail des hommes et des femmes qui constituent l'entreprise.

La CGT RATP se tourne vers la direction et lui pose une seule question :

Comment allez-vous, encore une fois, expliquer aux salariés de l'entreprise, que malgré ce très bon résultat, la gouvernance continuera sa transformation de la RATP coûte que coûte ? Suivant sa feuille de route :

- externalisation des prestations sociales,
- mise en place du plan de productivité Diapason,
- réorganisations incessantes,
- négociations salariales en berne,
- filialisations,

- généralisation des Flex Office,
- dialogue social déplorable, etc.

La CGT RATP ne cesse de le répéter, les salariés de l'entreprise ne bénéficient que peu de la bonne santé financière de l'entreprise et pourtant les résultats exceptionnels permettent la mise en place d'une vraie politique de revalorisation salariale et devraient entraîner une réelle évolution de la valeur du point, seul élément de rémunération touchant l'ensemble des salariés de la RATP.

Comme l'affirme l'entreprise, « *son bien le plus précieux, ce sont les femmes et les hommes qui la constituent* », la CGT RATP regrette qu'elle ne s'en souvienne pas plus lors de la NAO ou lorsqu'elle supprime leurs emplois.

M. SARDANO.- Si j'ai bien compris, M. LECLERCQ me corrigera si je fais une erreur, vous avez dit que la dette en fin de contrat serait au même niveau qu'au début. Par rapport à la maquette financière, nous étions au-dessus en termes de dettes en 2016, au début du contrat. Le budget 2019 prévoyait que l'on soit bien en dessous de la maquette, de plus de 50 M€. La reprévision nous positionne à moins 70 M€. Si on tient les chiffres, même en pensant que le point bas du premier semestre peut remonter sur le second semestre, on est en dessous de 70 M€ par rapport à la maquette. Pour nous, ce n'est pas rien.

Quant au retard des investissements, je l'ai indiqué dans mon rapport, on nous parle d'un effet de saisonnalité, du fait que le second semestre est toujours moins favorable que le premier. En octobre et novembre, c'est l'explosion en termes d'investissements. Sur la durée du contrat, en dehors de la première année, nous avons pris du retard. Même en étant au-dessus de la maquette de 150 M€, nous avons un retard de 140 à 150 M€. Si tout était calé, la réalisation du budget nous permettrait juste de rattraper le retard. Il faudrait que ce soit bien calé.

Nous constatons l'effet de saisonnalité dans les chiffres, il n'y a pas de polémique à ce sujet, mais il y a un optimisme béat en disant que ce qui n'est pas bon sera bon et que ce qui est bon sera encore meilleur. Nous avons des inquiétudes sur le niveau d'investissements pour ce qui n'est pas bon. Nous verrons cet optimisme aussi dans les filiales, pour autant cela nous inquiète.

M. LECLERCQ.- Avant de répondre aux questions, je voudrais réagir sur ce qui a été dit par le cabinet Sécafi. Il y a eu effectivement des bugs courant août sur la transmission de quelques documents. Je réitère mes excuses. Nous ferons un REX approfondi pour nous assurer que cela ne se reproduira pas. Il ne s'agit pas de documents essentiels à l'analyse, mais ils auraient dû être transmis.

C'est le calendrier qui le veut. Les équipes du contrôle de gestion sont dans une période intense et sous astreinte jusqu'à la fin de juillet, puisque les comptes sont présentés au Comité d'audit du Conseil d'administration fin juillet. Comme tout le monde, elles prennent des vacances en août. Les interactions avec le cabinet ne sont pas évidentes. Les documents ont été demandés fin juillet, mais il n'y a pas eu de relance et cela s'est un peu perdu en août. Par ailleurs, une période d'intérim s'est mal passée suite à un événement personnel. Nous ferons en sorte de rendre le dispositif plus robuste pour l'année prochaine. Il n'y a aucune volonté de rétention d'informations. Nous ferons en sorte que cela ne se reproduise pas.

Il y a eu différentes questions. Les résultats sont effectivement bons, je ne vais pas dire le contraire. Il y a matière à s'en réjouir. Je ne voudrais pas que l'on ait maintenant le débat de la NAO qui est prévu dans quelque temps. Il y a eu une NAO conséquente cette année. Elle a fait l'objet d'un accord avec un certain nombre d'organisations syndicales. Elle a nécessité une négociation particulière avec l'État actionnaire pour y parvenir.

Concernant la productivité, compte tenu du cycle des recrutements, des embauches, des départs, nous ne sommes pas en mesure à mi-année d'avoir des données RH suffisamment fiables pour avoir du sens. Nous vous avons transmis tous les chiffres en euros et nous vous les traduirons en effectifs en fin d'année quand les comptes seront arrêtés. Néanmoins, le rythme de productivité sur le premier semestre est inférieur à l'objectif fixé sur l'année, de 1 %. Le second semestre devrait revenir sur cette tendance.

Par ailleurs, le volume d'investissements est important au second semestre. Il y a des investissements sur fonds propres et d'autres subventionnés. Les seuls qui fassent l'objet d'un engagement contractuel, et donc d'une possible pénalisation contractuelle, sont les investissements sur fonds propres. Dans le contrat, il y a 8 Md€ d'investissements dont 4 Md€ financés par la CAF, donc par le contrat IDFM, et 4 Md€ financés par le CPER. Nous parlons de ceux qui sont financés par Île-de-France Mobilités, pour lesquels nous n'avons pas d'inquiétude.

Pour le reste, nous ferons le maximum. Comme l'a dit M. GASQUET en Commission économique, on ne sait pas piloter les investissements à l'euro près. On manie des sommes colossales. On ne fera peut-être pas exactement 1,2 Md€, peut-être un peu moins, mais il n'y a pas de risques contractuels associés à cette trajectoire.

S'agissant de la dette, il y a la maquette, le budget, les perspectives et les résultats semestriels qui sont de nature saisonnière. Je n'aime pas commenter de manière très approfondie les résultats semestriels sur la dette, car on sait qu'elle remonte en cours d'année. Il suffit de voir le profil des investissements pour s'en convaincre.

Plus des deux-tiers des investissements sont réalisés sur le second semestre. L'engagement que nous avons pris vis-à-vis du Conseil est de revenir à la dette de fin 2015, de l'ordre de 5,2 Md€. Nous sommes en passe d'y arriver, puisque nous sommes à 5,16 Md€ en réprévision fin 2019. Nous revenons progressivement, c'est l'effet des investissements.

L'analyse présentée par Sécafi montre qu'en semestriel comme en annuel, il y a des mouvements colossaux du BFR d'exploitation et du BFR d'investissement. On ne sait pas les piloter à 50 M€ près. L'affaire de l'URSSAF représente une sortie de trésorerie de 43 M€ d'un coup. Le BFR d'investissement fluctue de plus de 150 M€, tout comme celui d'exploitation. On ne pilote pas la dette comme des charges ou l'EBE. Néanmoins, la trajectoire est conforme à ce qui a été arrêté dans le cadre du plan 2025. Nous avons pris un peu d'avance à ce stade parce que nous avons fait moins d'investissements que prévu, cela se rattrapera ensuite.

Je pense qu'il faudrait discuter des questions relatives à l'exploitation bus en CSE.

M. VENON.- Nous n'avons pas de réponse en CSE.

M. LECLERCQ.- Je ne suis pas le mieux placé pour vous répondre.

M. VENON.- On nous renvoie au CSE Central. Il va falloir trouver les bonnes informations au bon niveau.

M. SARRASSAT.- Cela fera l'objet d'une intervention en questions diverses. Au-delà de l'absence de réponse, c'est l'attitude générale des managers de ce secteur qui pose problème. Sous la pression soi-disant économique, concurrentielle, on fait passer n'importe quel message aux salariés. On parle des comptes, c'est une réalité factuelle pour tous les salariés de l'exploitation comme de la maintenance ou du tertiaire. On dit aux agents, particulièrement dans le cadre de la canicule, que cela coûte trop cher. C'est inadmissible, or c'est récurrent. On en oublie même la fonction première de la RATP, à savoir transporter les voyageurs dans de bonnes conditions.

On ne parlera pas des salariés qui évoluaient dans des conditions dantesques. C'est la réalisation de la politique mise en place par la RATP. Cela peut être à Bus, à l'exploitation ou à la maintenance ou dans le tertiaire.

Vous avez eu un problème d'effectifs qui n'a pas permis à Sécafi d'obtenir des documents en temps et en heure. Il faut peut-être renforcer l'équipe en période estivale pour que tout le monde puisse partir en vacances correctement. On ne peut pas avoir qu'une approche financière d'une politique sur 45 000 agents, on doit aussi avoir une approche humaine. Force est de constater que, notamment dans les CSE Bus, il n'y a pas de réponse. Comme le dit le Président, ici ce n'est pas un super CSE de Bus, mais cela le deviendra s'il n'y a pas de réponse dans les CSE locaux.

M. LECLERCQ.- Les dernières questions de M. DOMINÉ portaient sur les filiales, j'y répondrai après.

M. SAUTEL.- Je me faisais une réflexion : heureusement que la communication de l'entreprise, qui va probablement paraître lundi, porte sur les comptes du Groupe et pas sur ceux de l'EPIC, sinon d'aucuns seraient tentés de croire que l'entreprise s'en met « plein les poches ».

Je ne sais pas par où aborder ces résultats des comptes sociaux semestriels tellement les chiffres sont excellents, notamment ceux de l'excédent d'exploitation, fil rouge du contrôle de gestion. C'est ce rapport entre le chiffre d'affaires de l'entreprise et ses frais de fonctionnement, qui oriente toute la politique de l'entreprise. Ce résultat de l'EBE est excellent, il va de pair avec le chiffre d'affaires et amène à un résultat improbable que personne n'imaginait.

Je comprends que l'entreprise se satisfasse de ces chiffres remarquables. On ne parle que très rarement de la productivité de croissance. Y en a-t-il, car elle n'apparaît pas ?

La productivité physique, elle, est en retard sur les prévisions. À titre personnel, ça ne me dérange pas mais cela augure d'une productivité plus douloureuse sur le second semestre. Le programme Diapason joue à plein, avec des incidences qui vont s'accroître dans les structures de l'entreprise. Nous n'avons plus en effectifs le découpage sur la productivité physique au vu des différents corpus de l'entreprise. Il y a bien un détail par secteur, mais nous ne savons pas où ont été supprimés les volumes d'effectifs du premier semestre.

M. RISPAL.- En gros, on ne fait que répéter depuis tout à l'heure que tout est positif. On voit dans le document que ce sont les filiales qui coûtent cher aujourd'hui, mais on poursuit la course effrénée sur l'orientation décidée. Dans sa configuration actuelle, l'EPIC est plus que rentable puisque tous les indicateurs sont au vert. Nous pouvons nous féliciter du modèle qui fonctionne. Néanmoins, on continue cette casse de l'EPIC au bénéfice d'un marché qui s'ouvre et qui serait le monde de demain. Il nous fait la démonstration que ce n'est pas un monde idéal parce que là où les filiales se portent le mieux, c'est en dessous de zéro. C'est un moins mauvais score que les autres années. C'est la démonstration que ce modèle n'est aujourd'hui pas rentable économiquement. Ce sont les chiffres qui le disent.

Ce sont les salariés qui ont produit ces excellents résultats. Je viens de comprendre que les négociations salariales sont ouvertes, il y a donc une projection possible. J'ai cru comprendre que l'enveloppe était ouverte. Ce qui coûte cher, ce n'est pas l'EPIC mais les filiales. La bande passante est très bonne, on va même rendre de l'argent à Île-de-France Mobilités. Tout est positif. Comment se projeter en regardant la productivité ? Je ne pense pas que Diapason nous aidera à obtenir des documents plus rapidement. Malheureusement, cela va encore générer des retards.

S'agissant du processus industriel, on sait investir pour moderniser les outils et diminuer le nombre d'agents. Près de 64 % de la productivité est réalisée en diminuant le nombre de salariés. Il y a une lourde contribution des agents de l'EPIC pour obtenir ces excellents résultats.

Je crois que vous avez une dette envers les salariés. Il n'y a que les futures négociations salariales qui pourront la compenser. J'espère qu'il y aura un respect des agents. On ne peut pas constamment s'entendre dire que nous sommes mauvais, avec ces résultats. Il va falloir nous dire qu'un effort a été fait et que les agents en sont remerciés par une revalorisation respectueuse des salariés.

M. BOYER.- Je ne vais pas être répétitif mais plutôt faire de l'ancrage. Pour moi, il y a une réelle information ce matin, je vous remercie : la NAO de 2019 a été d'un haut niveau avec 11 M€ en entrée de négociations, 8 M€ en sortie et 2,8 % pour les salariés, soit 17,50 € bruts. C'était d'un haut niveau !

Toutes les interventions autour de cette table ont pointé trois aspects parmi lesquels des résultats historiquement élevés pour l'entreprise. Finalement on ne sait pas si on doit s'en féliciter. Le second aspect est le prix payé par les salariés pour les atteindre. Le troisième consiste à se demander quels sont les retours pour les salariés. Ce choix de mode de gestion mis en œuvre par l'entreprise depuis plusieurs années a des conséquences constatées pratiquement tous les jours au contact de nos collègues, des salariés de l'entreprise. Ce qui ressort le plus est une perte de sens dans le métier. Sur le moyen terme, c'est catastrophique pour l'entreprise. C'est une perte de repères.

On ressent également le manque d'attachement, voire un détachement de l'entreprise. Je vais parler comme un ancien. Quand on entrait à la RATP il y a quelques années, c'était pour y faire carrière. C'est terminé, et on le déplore. Cela a été une belle entreprise mais les salariés n'y sont aujourd'hui plus attachés quelle que soit la catégorie de personnel. Sur le moyen terme, il y aura un effet boomerang, l'entreprise risque de le payer assez cher. Cela va aussi se traduire par un manque d'attractivité, ce que nous déplorons. Le turnover va s'accélérer. La réforme des retraites se profile et s'annonce « saignante », elle est qualifiée de systémique par le gouvernement qui va la mettre en place. Toutes les catégories,

retraités d'hier, d'aujourd'hui, de demain, actifs, jeunes ou vieux, tout le monde va souffrir. Pourquoi entrer à la RATP, avec toutes les contraintes de service public, si on perd le régime spécial de retraite ?

Partout dans la société, il existe un point de rupture. On l'a vu l'année dernière avec le mouvement des gilets jaunes en dehors de l'entreprise. Il existe ce point de rupture dans l'entreprise aussi. La question est : où et quand l'estimez-vous ? Pendant combien de temps encore allez-vous demander toujours plus aux salariés en leur donnant toujours moins ? Ce n'est pas la fête dans les bureaux pour les salariés qui subissent Diapason. Ils se demandent si cela va tomber sur eux. La charge de travail demeure alors que leurs collègues partent. Vous demandez toujours plus et donnez toujours moins.

Je suis inquiet, car j'ai entendu de votre part l'orientation que vous allez donner à la NAO en 2020. Vous avez esquissé un début de réponse. J'avoue que cela m'inquiète fortement. La NAO de 2020 est-elle déjà terminée ? Allez-vous continuer à demander toujours plus en donnant moins, en tout cas sur les augmentations générales de salaires, à savoir donner zéro comme les années précédentes ?

162 M€ de résultat net à mi-année ! Je ne veux paraphraser personne, mais certains diraient que cela représente « un pognon de dingue ».

Augmenter les salaires de tous les salariés de la RATP représenterait 75 M€, Allez-vous, pour une fois, mettre en œuvre les marges de manœuvre dont vous disposez ?

J'ai une question qui s'adresse à M. LECLERCQ. Je l'avais interpellé lors de la présentation des comptes 2019 suite à une interrogation de ma part sur la temporalité de présentation des résultats. Le service en charge de la certification des balances comptables, le contrôle des ventes à SEM, accusait un retard de certification des balances comptables de plusieurs mois. Quand vous avez présenté les comptes de 2019, il certifiait les balances comptables de novembre. Je vous avais interrogé sur la possibilité technique de le faire. Vous m'avez répondu que vous alliez vous renseigner. J'attends votre réponse. Je vous en remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Je peux aussi me permettre de répéter mes propos. Compte tenu de la spécificité de ce qui s'y discute, en particulier à la RATP, réduire à la simple NAO les modalités de redistribution des richesses créées est assez réducteur. Un certain nombre de négociations ont lieu dans les départements, par type de métier. Il faut prendre en compte l'ensemble de la politique de rémunération incluant la prime pour l'emploi, l'intéressement, la NAO et différentes négociations, pour juger de la question de la redistribution des richesses.

Je donne la parole à M. LECLERCQ pour les autres questions.

M. LECLERCQ.- Il y a peu de productivité de croissance cette année. L'essentiel de la croissance provient de la restructuration du réseau bus Paris, c'est plutôt une croissance de l'offre accompagnée d'une croissance des effectifs puisqu'il faut des personnes pour conduire les bus. Il n'y a pas de productivité de croissance significative. Celle qui devrait intervenir se produira durant le prochain contrat avec les extensions des différentes lignes de métro puisque la taille du réseau exploité va s'accroître de manière significative sans créer de nouvelles lignes. Je n'ai pas de chiffre précis. Selon moi, il n'y a pas de productivité de croissance, ou elle est marginale sur ce premier semestre.

S'agissant du contrôle des ventes, je n'ai pas de réponse précise à vous communiquer mais j'avais enquêté auprès de mes équipes comptables et des commissaires aux comptes. Les comptes font l'objet d'une revue approfondie par les commissaires aux comptes. La certification des ventes est rarement terminée à l'heure où les comptes sont arrêtés. Il y a plus de retard que d'habitude, avec des sujets d'organisation à SEM qui sont en train d'être réglés. Les comptes sont contrôlés par sondages, par tests dans les outils, et le chiffre d'affaires est vérifié au fur et à mesure des journées comptables. Connaissant cette situation, les commissaires aux comptes ont certifié les comptes sans réserve.

M. Le PRÉSIDENT.- Ces précisions étant données, je propose de recueillir l'avis que propose la commission Économique au CSEC.

M. BOYER.- Estimez-vous qu'il y a un point de rupture dans l'entreprise par rapport aux salariés ?

M. Le PRÉSIDENT.- Vous posez une question à laquelle il n'y a pas de réponse possible, Monsieur BOYER. Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Au regard des résultats obtenus au niveau de l'EPIC RATP sur les six premiers mois de l'année, les élus se retrouvent dans la situation paradoxale d'émettre un avis négatif.

En effet, les comptes sociaux font apparaître des résultats exceptionnels que l'on peut qualifier de records. Chiffre d'affaires, excédent brut d'exploitation, résultats nets, investissements et dette, tous les indicateurs sont au beau fixe. Mais l'avis des élus doit tenir compte des résultats bien évidemment mais aussi de la manière d'atteindre ces résultats.

Pour les élus, le compte n'y est pas puisque l'atteinte de ces résultats repose en très grande partie sur l'investissement quotidien des salariés de l'EPIC. Les récents épisodes de canicule ont démontré, s'il en était encore besoin, combien les agents de l'EPIC considèrent leur travail avec sérieux et responsabilité. Ils ont toujours su répondre présents aux défis qui leur étaient lancés et si les résultats économiques sont ce qu'ils sont, c'est grâce à eux.

Demain, quand la direction communiquera sur les résultats, nos collègues auront du mal à comprendre qu'ils ne bénéficient pas d'un retour légitime pour récompenser leurs efforts. L'État, au travers de la réduction de la dette et, IDFM avec le partage des risques, seront-ils les seuls à tirer profit de ces performances ? Les élus au travers cet avis négatif demandent à la direction de revoir sa politique salariale en particulier dans le cadre des NAO futures surtout si le bilan annuel confirme la tendance.

(Il est procédé au vote)

POUR : 18 VOIX

**9 UNSA : MME CÉCILE AZEVEDO
MM. NOUREDDINE ABOUTAÏB – ELIÈS BEN ROUAG – MOURAD CHIKH
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT – DAVID TÉTART**

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

CONTRE : 2 VOIX

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – SÉBASTIEN HUBERT

L'AVIS NÉGATIF EST ADOPTÉ À LA MAJORITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose de nous retrouver à 11 heures 30.

La séance est suspendue à 11 heures 15.



IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Information sur la situation des filiales à fin juin 2019
Information/consultation sur l'arrêté des comptes consolidés
au 30 juin 2019 du Groupe RATP**

**Jean-Yves LECLERCQ, directeur financier à CGF/DIR
Nadia GHEDIFA, Bérénice FERRIER du cabinet Sécafi**

participent à ce point de l'ordre du jour.

La séance est reprise à 11 heures 30.

M. Le PRÉSIDENT.- Pour faciliter la compréhension, je propose de demander au cabinet Sécafi de nous donner lecture de son rapport sur la situation des filiales et les comptes consolidés. M. SARDANO poursuivra avec la lecture du rapport de la Commission sur ces deux aspects, et nous recueillerons vos déclarations à l'issue de ces deux points.

Mme FERRIER.- La page 21¹ du rapport évoque la situation des filiales de l'EPIC RATP au 30 juin. Vous avez un panorama des résultats de l'ensemble des filiales de l'EPIC. Nous constatons une croissance du chiffre d'affaires et un redressement de la contribution de Systra.

Au 30 juin, le chiffre d'affaires des filiales s'établit à 640 M€. Cette progression de plus de 10 % est portée principalement par RATP Dev, avec une progression de près de 10 % de son chiffre d'affaires dont nous allons voir la partie spécifique, et une progression de 25 % de celui de RATP Connect, notamment de Telcité NAO avec le déploiement de la 3G-4G au sein des stations.

La performance d'exploitation globale des filiales s'améliore significativement au 30 juin (+ 6 M€). Nous notons un redressement de Systra, une forte croissance du résultat d'exploitation de RATP Connect de près de 40 % sur le semestre, effet de la hausse de l'activité, un recul de 0,3 M€ de RATP Coopération lié à des ajustements post-clôture suite à des factures qui ne sont pas parvenues, et une dégradation de moins 1,8 M€ de RATP Dev.

Vous trouvez en page 22 un point à fin juin sur la situation de Systra dont les performances opérationnelles se redressent. En revanche, la réalisation du budget 2019 nous paraît difficilement atteignable. La croissance du chiffre d'affaires de Systra (5,2 %) est liée à la réalisation de prestations complémentaires sur le contrat à grande vitesse HS2 au Royaume-Uni et à une amélioration de près de 21 % du résultat opérationnel, soit un peu plus de 1 M€ pour atteindre 6,4 M€.

La contribution du résultat de Systra au résultat net part du Groupe se redresse de plus 6,5 M€. Toutefois, la quote-part intégrée au résultat du Groupe demeure négative à moins 0,8 M€. Au premier semestre 2018, une provision de 6 M€ a été passée au titre d'un litige en Corée du Sud.

L'atteinte des objectifs de 2019 nous paraît difficile tant sur le chiffre d'affaires que le résultat. Il faut noter le non-gain des appels d'offres en Australie, le report à 2020 de la phase 2 du réseau à grande vitesse HS2 au Royaume-Uni (contexte politique difficile en Angleterre, arbitrage sur les coûts en cours). À noter, le recours juridique d'un concurrent sur le projet de conception de la gare multimodale à Londres.

Le plan à moyen terme de Systra devrait se traduire par une nouvelle phase d'acquisitions à l'étranger pour consolider le secteur, parce qu'il y a une multiplicité d'acteurs dans les pays clés. Cela nécessitera un renforcement de la structure financière qui se traduit au premier semestre par une nouvelle avance d'actionnaires à hauteur de 30 M€, en plus de celle de 15 M€ réalisée en 2018. Cela nécessitera une nouvelle augmentation de capital de la part

¹ Se référer aux documents du dossier de séance.

de la RATP et de la SNCF, qui sont les deux principaux actionnaires de Systra, qui devrait être réalisée au cours du second semestre 2019.

En page 23 se trouvent les résultats de RATP Dev, avec une croissance du chiffre d'affaires de près de 10 % au cours du premier semestre, visible sur l'ensemble des zones géographiques sauf en Angleterre. Le chiffre d'affaires ressort à 625 M€. L'effet devise est pour la première fois positif alors qu'il a eu de forts impacts négatifs sur le chiffre d'affaires de RATP Dev les années précédentes. Cette croissance est portée par les contrats en portefeuille de RATP Dev pour plus de 20 M€. Ils sont essentiellement concentrés sur la France, les extensions en Algérie et au Maroc, et l'Italie avec l'extension de la ligne 1 du tramway de Florence et l'ouverture de la ligne 2 (liaison aéroport).

Les développements de l'année 2018 portent leurs fruits en 2019 pour 39 M€ de chiffre d'affaires. Ils s'expliquent par les divers gains aux États-Unis pour 15 M€, l'acquisition de l'entreprise Roadrunner aux États-Unis, les premiers effets du métro de Ryad pour 13 M€ et l'Italie pour 4 M€.

Ces performances ont largement compensé la cession du réseau de Bournemouth au 1^{er} juillet pour 10 M€. La cession de Roadrunner Airport Shuttle (service de navettes aéroport) dont l'activité a été arrêtée fin juillet/début août, n'impacte pas le chiffre d'affaires de RATP Dev au premier semestre mais aura un impact au second.

La page 24 fait un point sur la performance opérationnelle. La performance organique de RATP Dev est en recul de 2 M€. Pourquoi organique ? Au premier semestre, une nouvelle norme comptable (IFRS 16) dont vous avez les explications en annexe du rapport impacte les comptes du Groupe et notamment RATP Dev. Après avoir isolé l'impact de cette norme, qui est favorable sur le résultat opérationnel de RATP Dev, la performance intrinsèque s'établit à 6,1 M€, soit un recul de 2 M€. Seule la zone Asie Moyen-Orient affiche un résultat opérationnel en croissance de 2,3 M€, notamment avec la montée en puissance des contrats au Qatar et en Arabie Saoudite.

Les États-Unis ont souffert d'un accroissement des coûts de structure et des conditions difficiles d'exploitation du contrat Washington DC Circulator. C'est la conjugaison d'un mauvais pricing et de difficultés managériales. Un plan de redressement est en cours sur ce contrat avec des premiers effets attendus au cours du premier semestre. La zone USA contribue négativement, à hauteur de moins 2,1 M€, au résultat opérationnel de RATP Dev.

La performance opérationnelle en France est relativement stable (moins 0,1 M€) avec de très bonnes performances sur la région Île-de-France, qui permettent de compenser des diminutions observées sur le contrat de Valenciennes.

Au Royaume-Uni (moins 2,1 M€) de résultat d'exploitation, hors norme IFRS. En prenant en compte cette norme IFRS liée à des contrats de location, la performance du Royaume-Uni s'établit à moins 1 M€. Diverses explications sont avancées dont une diminution des bonus à Londres qui n'est pas compensée à date par l'autorité organisatrice. C'est lié à des travaux sur un pont, axe stratégique sur les routes pour RATP Dev. La pénurie de chauffeurs dont nous avons parlé précédemment a été résorbée. Cela permet une amélioration de l'exploitation. Il faut noter les premiers effets positifs des plans de transformation en cours.

Quant au réseau Selwyns, il est à la peine. Un changement managérial est prévu en septembre. Son avenir nous semble incertain.

Les autres contrats contribuent pour moins 3 M€ à la performance d'exploitation de RATP Dev. C'est lié aux très bons résultats réalisés par ces contrats en 2018, qui restent bons en 2019 mais créent une variation négative notamment concentrée sur l'Algérie et en Afrique du Sud avec BOC.

Page 25, le recul de la performance d'exploitation se répercute sur le résultat net part du Groupe récurrent de RATP Dev. Celui-ci termine en perte à moins 4,8 M€, soit une dégradation de 3,7 M€ en un an. La norme IFRS 16 impacte négativement le RNPG récurrent de RATP Dev à hauteur de moins 1,2 M€. Les bonnes performances réalisées en France et en Asie Moyen-Orient ont entièrement absorbé la dégradation des résultats qui est visible au Royaume-Uni, qui affiche une perte récurrente de moins 4,8 M€ contre moins 3,1 M€ au semestre 2018. Aux États-Unis, le résultat net part du Groupe récurrent est de moins 2,6 M€ contre moins 1,5 M€ en 2018. On note un alourdissement des coûts de structure sur RATP Dev SA. C'est lié au report des recrutements sur les fonctions de marketing et innovation qui devraient avoir lieu en 2018 et qui ont été réalisés au cours du premier semestre 2019.

Par ailleurs, les frais de développement ont augmenté de 0,9 M€ sur le semestre. Un point sur la Toscane avec 0,5 M€ de coût immobilisé au titre du contrat toscan sans impact sur le premier semestre. Un bref rappel sur la situation du contrat toscan. En mars 2019, la Cour de justice des Communautés européennes a suivi les conclusions de l'avocat général qui étaient favorables à RATP Dev et donc à l'exploitation du contrat toscan. Ces conclusions répondaient au Conseil d'État italien. La retranscription de cet avis doit être effective d'ici octobre 2019. S'ensuivra normalement la signature du contrat, sachant que l'horizon temporel n'est pas maîtrisé. Toutefois, si le contrat s'avérait positif pour RATP Dev, il serait nécessaire de renégocier les termes financiers du contrat aux coûts actuels et notamment de renforcer les clauses de recours de la part d'autres concurrents.

La page 26 fait un point sur le résultat net part du Groupe, y compris les éléments non récurrents. Le RNPG s'inscrit en perte à hauteur de moins 15,4 M€. Il est impacté par la cession de Bournemouth pour moins 6,2 M€, par des frais de restructuration et d'expérimentation de micro transit à Londres pour moins 1,3 M€, par des provisions pour dépréciation de titres des filiales en France et à Londres pour moins 1,3 M€, et par 1,5 M€ relatif aux filiales qui doivent être cédées ou arrêtées (Dunois Voyage et Roadrunner Services).

La page 27 fait le point sur l'atteinte du budget de RATP Dev. Le budget initial de RATP Dev prévoyait une croissance significative du chiffre d'affaires de l'ordre de 13 %, pour atteindre 1,3 Md€ à travers les gains et les acquisitions réalisées en 2018 portées essentiellement par Riyad et les États-Unis, et par des hypothèses volontaristes concentrées sur la France et les États-Unis.

S'agissant du résultat net part du Groupe, les hypothèses étaient volontaristes. Une croissance de 9 % était attendue en 2019. Sa réalisation était attenante au redressement des activités anglaises et américaines, à une amélioration des résultats sur le sightseeing et à un effet positif des gains au Moyen-Orient.

À mi-année, l'atteinte du budget est confirmée par votre direction, 46 % du budget est réalisé en termes de chiffres d'affaires, sachant que le second semestre intégrera le démarrage des réseaux en France : Angers et Brest au 1^{er} juillet, Saint-Malo et Creil qui démarrent la semaine prochaine. Toutefois, en termes de résultat, le second semestre devra franchir un palier pour atteindre le résultat du budget initial, sachant qu'une des conditions nécessaires est le redressement des activités anglaises et américaines alors qu'à mi-année, les pertes se sont accrues sur ces deux zones géographiques.

Par ailleurs, le débouclage éventuel de la Toscane dont le calendrier n'est pas maîtrisable pourrait nécessiter une mobilisation accrue des équipes pouvant peser sur les performances de RATP Dev auxquelles pourraient s'adjoindre deux nouvelles cessions au cours du second semestre.

Pour les résultats de RATP Dev, je vous propose de passer en page 29 sur les résultats consolidés du Groupe RATP au 30 juin. De même que pour l'EPIC, nous avons fait une synthèse sur les résultats :

- un chiffre d'affaires en croissance à 2,9 Md€, soit une croissance de 6,4 % tirée par l'EPIC RATP et l'ensemble de ses filiales.

- un résultat opérationnel récurrent en croissance de 14,5 % à 242 M€, cette croissance étant exclusivement attribuable à l'EPIC RATP. La performance de RATP Dev est en recul tandis que les autres filiales voient leurs performances en croissance, notamment portée par RATP Connect.

- un résultat net part du Groupe récurrent en croissance de 21 % pour s'établir à 137 M€, de nouveau porté par l'EPIC RATP et le redressement significatif de la contribution de Systra. À l'inverse, les pertes de RATP Dev s'accroissent d'une part par l'effet des normes comptables qui s'appliquent depuis le 1^{er} janvier 2019, et d'autre part par la dégradation des résultats aux États-Unis et au Royaume-Uni.

- la dette nette est en recul de 1,2 % pour s'établir à 5,1 Md€. C'est un point bas au 30 juin qui est porté par l'EPIC RATP.

Page 30, le chiffre d'affaires du Groupe frôle la barre des 3 Md€, pour s'établir à 2,9 Md€. Cette progression est portée par l'EPIC RATP qui en explique les deux-tiers. La croissance du chiffre d'affaires s'explique par le dynamisme des recettes directes, le trafic payant et une offre nouvelle importante sur le semestre. La progression de RATP Dev atteint près de 10 %. Elle est expliquée par la croissance organique, les contrats qu'elle a en portefeuille, et par les effets des gains réalisés en 2018 qui ont leurs effets en 2019. Ces mouvements permettent de compenser la cession de Bournemouth à hauteur de 10 M€.

Le chiffre d'affaires des autres filiales progresse de 3 M€ pour atteindre 15 M€. Il est essentiellement porté par RATP Connect. Au 30 juin 2019, la contribution des filiales au chiffre d'affaires du Groupe RATP s'établit à 21,6 % contre 20,8 % un an auparavant.

La page 31 traite de la performance opérationnelle qui est en forte croissance (+ 14,5 %), portée exclusivement par l'EPIC RATP à hauteur de 31 M€. Nous l'avons vu en première partie. Cela répercute la progression de la performance d'exploitation de l'EPIC RATP, minorée par l'accroissement des amortissements, en lien avec le programme d'investissement.

Nous notons une dégradation de la performance opérationnelle de RATP Dev à hauteur de 0,5 M€ attribuable d'une part, à des reprises de provisions réalisées sur le premier semestre, non reconduites sur le premier semestre 2019 et d'autre part, à une détérioration de la profitabilité opérationnelle au Royaume-Uni et à une sous performance du contrat de Selwyns. À cela s'ajoute un contre-effet en 2019, des bons résultats enregistrés en 2018 sur l'Algérie et l'Afrique. La cession de Bournemouth, qui a un impact défavorable sur le chiffre d'affaires, en a un favorable sur la performance d'exploitation puisque c'était un réseau en perte.

La contribution de la performance opérationnelle des filiales s'améliore de 0,6 M€ pour atteindre 3,6 M€ au premier semestre.

Page 32, le résultat net part du Groupe récurrent du Groupe RATP s'élève à 137 M€, soit une croissance de 21 %. Il représente 64 % de la réalisation du budget révisé de l'année 2019. Cette progression est portée exclusivement par l'EPIC RATP, répercutant la croissance du résultat opérationnel récurrent qui compense la légère augmentation des frais financiers liés à l'impact de la norme IFRS. Au 30 juin, le RNPG récurrent de l'EPIC RATP atteint 140 M€, soit une contribution au RNPG global du Groupe qui dépasse les 100 %.

Les pertes semestrielles récurrentes de RATP Dev s'accroissent au premier semestre à moins 4,8 M€ contre moins 1,1 M€ au premier semestre de l'année 2018. La filiale est impactée par un alourdissement de sa charge financière liée à l'application de la norme IFRS 16 et à une dégradation des résultats aux États-Unis et en Angleterre.

Les autres filiales ont profité de la bonne performance des résultats de RATP Connect et de l'amélioration significative des résultats de Systra pour plus 6,5 M€. Toutefois, la contribution de Systra au résultat du Groupe demeure négative à moins 0,8 M€.

La profitabilité nette récurrente du Groupe est en amélioration. Elle est portée par l'EPIC puisque la profitabilité de l'EPIC RATP s'établit à 6 % contre 5,1 % un an auparavant, et la contribution de RATP Dev demeure négative à moins 0,8 % au 30 juin.

Page 33, les éléments non récurrents ont impacté le résultat net du Groupe RATP. Il s'établit à moins 11 M€. C'est défavorable pour le RNPG. Cela comprend moins 8 M€ d'opérations non récurrentes à l'EPIC RATP. C'est lié à l'impact de la norme IAS 19, compte tenu de l'évolution du taux d'actualisation, notamment sur les avantages au personnel, qui a généré un écart actuariel sur ces avantages au personnel. Cela porte notamment sur les médailles du travail.

L'impact de la cession de Bournemouth est à prendre en compte pour moins 6,2 M€, ainsi qu'un impact défavorable de 1,5 M€ relatif aux activités destinées à être cédées (Dunois et Roadrunner).

Pour terminer, un point sur la dette nette du Groupe RATP au 30 juin avec un recul de l'endettement du Groupe de 60 M€. La dette s'établit à 5,1 Md€. Cela intègre :

- une nouvelle amélioration de la capacité d'autofinancement de plus 65 M€. Il y a un effet de la norme comptable IFRS 16. Si on isole l'impact de cette norme, la CAF du Groupe n'augmenterait que de 38 M€. Cette norme s'applique à tous les groupes ayant de la comptabilité consolidée.

- un impact global du BFR défavorable sur le semestre. Sur les investissements, nous notons une dégradation de moins 191 M€. C'est lié à des décalages entre les appels de fonds et le versement des financeurs du Groupe RATP. Le BFR opérationnel est favorable de 86 M€, avec des évolutions contrastées. Nous constatons une amélioration globale de 41 M€ hors ligne 14 sud, le règlement du solde de la SGP en janvier 2019 pour 78 M€ et le paiement à titre provisoire du redressement URSSAF à hauteur de 42,6 M€ auxquels s'ajoutent 16 M€ d'intérêts.

La dette nette du Groupe intègre 12 M€ de capitalisation auprès de RATP Capital Innovation. Comme indiqué pour l'EPIC, 30 M€ sont liés à la seconde émission de green bonds pour 500 M€. Les 30 M€ ont permis de couvrir l'écart de taux de couverture de l'emprunt. Cette seconde émission est destinée au financement de trois projets structurants pour le Groupe : la transition énergétique du réseau bus, la restructuration du site de Vaugirard et le renouvellement du matériel roulant de la ligne 14.

Je vous remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci pour ces éclairages. Je propose de céder la parole à M. SARDANO.

M. SARDANO.- (Situation des filiales au 30 juin 2019)

Ce dossier a été présenté lors de la commission Économique du 26 août dernier par M. Luc PIFFARD que nous remercions pour la clarté de ses explications.

Le document rappelle les filiales participant à la consolidation des comptes, je vous renvoie donc à la page 46 du document II de l'expert pour cette liste. On peut observer une progression du chiffre d'affaires des filiales, progression intéressante de + 10,3 % mais répartie inégalement en fonction des domaines d'activité. RATP Connect est particulièrement dynamique avec un CA à + 25 % et une performance d'exploitation à + 39 %. RATP Coopération stagne alors que RATP Real Estate enregistre une hausse de 9 % de son chiffre d'affaires.

Systra se redresse après des années compliquées même si la situation reste complexe, en particulier au Royaume-Uni avec le projet HS2 (ligne à grande vitesse). Ce projet fait l'objet d'un arbitrage politique qui le retarde. Dans le même temps, la construction de la gare d'Old Oak Common à Londres fait, elle aussi, l'objet d'un recours mais cette fois-ci d'un concurrent. Les objectifs annuels semblent difficilement atteignables. À plus long terme, Systra devrait passer par une nouvelle phase d'acquisition d'entreprises à l'étranger et pour cela a un besoin de trésorerie, qui passera par une avance d'actionnaires d'un montant de 30 M€. Une augmentation du capital de la part de la RATP et de la SNCF devrait suivre. Malgré tout l'activité reste déficitaire.

Je terminerai par RATP Dev qui présente un bilan plus que contrasté avec d'une part un CA qui progresse de presque 10 % mais d'autre part un résultat net en recul avec une perte de 4,8 M€. Le résultat opérationnel récurrent est en retrait en comparaison du premier semestre 2018 alors même que l'application de la norme comptable IFRS procure un gain de 1,3 M€ et que les taux de change sont favorables pour la première fois. Les effets de change ne sont pas négligeables puisqu'ils améliorent le bilan de presque 10 M€ au global. Les USA et le Royaume-Uni sont les mauvais élèves et leurs piètres résultats

absorbent les bons résultats obtenus sur les zones Asie et Afrique. Les USA subissent les effets du contrat de Washington mal négocié et du transfert des frais de structures sur la holding USA. Au Royaume-Uni, la situation qui devait s'améliorer reste délicate. Heureusement pour ces deux pays que les taux de change soient favorables sinon les pertes auraient été plus conséquentes. La date butoir du Brexit devrait avoir des effets qui, à ce jour, sont difficilement anticipables. La France reste stable en attendant les effets positifs des gains des réseaux d'Angers, de Brest, St-Malo, etc.

Devant nos interrogations sur la capacité de redressement sur le second semestre, M. PIFFARD a tenté de nous rassurer car celui-ci est historiquement toujours plus performant au niveau des filiales. On peut raisonnablement penser que si le chiffre d'affaires prévu au budget était atteint, les autres objectifs seront plus compliqués à atteindre. Pour l'Ebit récurrent, il faudra passer de 7,4 M€ au premier semestre à 32,3 M€ en fin d'année... Même exercice pour le résultat net avec une situation à - 4,8 M€ et à + 9,7 M€ à l'année. Il est clair que la commission ne partage pas l'optimisme des intervenants.

M. SARDANO.- (Bilan à 6 mois des comptes consolidés)

Ces comptes ont été présentés en commission Économique, le lundi 26 août 2019.

Concernant les comptes consolidés, je serai plus rapide car nous avons déjà fait le point sur les deux composantes des comptes consolidés : les comptes sociaux de l'EPIC et la situation des filiales.

L'entreprise dans son document rappelle les faits marquants de ces 6 premiers mois avec une série de graphiques dont les flèches sont orientées à la hausse. Le CA atteint presque les 3 Md€. On peut remarquer dans la communication de l'entreprise, la volonté de mettre en avant le dynamisme des filiales puisque dans ses graphiques, il est souligné, je cite : « *un rapide développement des filiales* », mais aussi que « *RATP DEV affiche une forte croissance* ». Nous verrons qu'il faut pondérer cet enthousiasme et que la réalité est tout autre.

Si effectivement le chiffre d'affaires progresse de 6,4 % dont 0,3 % grâce à l'effet de change positif, 67 % de cette augmentation proviennent de l'EPIC. La croissance de RATP DEV est toute relative avec des marchés contrastés. Relative car si le chiffre d'affaires progresse nettement, cela ne se ressent pas sur les résultats nets. Si la France reste porteuse, ainsi que l'Asie/Moyen-Orient, l'horizon s'obscurcit pour le reste du monde. L'Italie stagne et reste dans l'attente de la réalisation du marché Toscan qui devra de toute façon être renégocié pour le mettre à niveau. L'Afrique reste dynamique mais les créances s'accumulent. Les États-Unis subissent le mauvais positionnement de Washington. Le Royaume-Uni reste compliqué (Systra y subit aussi une forme d'instabilité politique avec une remise en cause des contrats) et toujours déficitaire, et l'on peut constater un fort décalage entre la situation de nos contrats et les frais de structures qui ne cessent d'augmenter. Alors que l'EPIC est soumis à des efforts de productivité constants, RATP Dev ne semble pas subir les mêmes contraintes. Si l'on peut s'attendre à une amélioration au second semestre avec la prise en compte dans les futurs bilans des gains d'appels d'offres de l'ouest de la France, les perspectives à court et moyen termes nous interrogent sur les stratégies mises en place ces dernières années.

Quelques chiffres pour finir et qui compléteront ce rapport :

L'Ebit récurrent est en croissance de 14,5 % avec une performance à +15 % pour l'EPIC, soit 31 M€, les filiales autres que RATP Dev progressent de 0,6 M€ et donc RATP DEV recule de 0,5 M€. L'augmentation de l'EBIT étant de 31 M€ au global, il est aisé de comprendre l'intégralité de la hausse par l'EPIC.

Le Revenu Net Part du Groupe progresse de 21 % et atteint 137 M€. La part de l'EPIC seul est de 140 M€. Plus prosaïquement, on peut dire que la totalité de la RNPG provient de l'EPIC, qu'elle est même amputée de 3 M€ du fait des mauvais résultats des filiales.

La dette qui diminue de 60 M€ avec une part filiale en hausse de 45 M€ et une part EPIC qui elle baisse de 105 M€. Merci l'EPIC !

Le gearing qui est le ratio entre la dette et les fonds propres baisse, ce qui est un marqueur de la bonne santé du Groupe. Mais, là encore, merci l'EPIC !

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il des déclarations ?

M. HONORÉ.- (*comptes consolidés au 30 juin 2019 du Groupe RATP et la situation des filiales du Groupe RATP*).

Avant-propos :

Les résultats au 30 juin 2019 sont présentés avec un « double effet favorable ». Un effet devise qui bénéficie, une fois n'est pas coutume, au Groupe RATP, ainsi que la mise en place de la norme IFRS 16, qui « favorise » l'EBITDA, l'EBIT et la CAF du Groupe en ne pénalisant que peu le résultat net.

Comme nous venons de le voir à l'examen de l'arrêté des comptes sociaux, l'EPIC RATP « surperforme », dépasse tous les objectifs.

L'UNSA-RATP constate avec regrets qu'il n'est pas possible de procéder par analogie concernant l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP au 30 juin 2019.

Présenté à tous les agents de l'EPIC comme « *un avenir potentiel voire probable* », le Groupe RATP (hors EPIC s'entend), continue d'alterner gains et pertes, acquisitions et cessions.

Au 30 juin 2019, si le Groupe RATP affiche une forte croissance de son chiffre d'affaires de + 6,4 % à 2 966 M€ et un résultat opérationnel (EBIT récurrent) en augmentation de + 14,5 %, à + 242 M€, ces bons résultats sont principalement à mettre au crédit de l'EPIC RATP.

Le RNPG récurrent, à + 21 % et + 137 M€, principalement porté par, l'EPIC RATP et le redressement de Systra, se voit pour sa part, pénalisé par les pertes de RATP Dev...

La rentabilité de l'EPIC RATP, à 6 % est en nette progression, celle de RATP DEV, négative, recule à nouveau à, - 0,8 % !

La baisse de la dette nette du Groupe et l'amélioration de son

gearing » sont également à mettre au crédit de l'EPIC RATP...

La contribution des filiales au chiffre d'affaires du Groupe se limite au 30 juin 2019 à, 21,6 % de celui-ci, bien loin de l'objectif annoncé (inférieur de près de 30 %) !

De là, à penser que les objectifs du Groupe, 7 Md€ de chiffre d'affaires en 2020, dont 30 % hors EPIC ne seront pas atteints, il n'y a qu'un pas, que nous franchissons « sans grand risque ».

Toutefois, la situation des filiales étant très contrastée, il nous paraît nécessaire de faire un focus sur certaines d'entre elles.

RATP DEV connaît un chiffre d'affaires en nette progression, + 9,8 % (+ 56 M€) à 625 M€ sous l'effet combiné de trois facteurs.

Un effet devise particulièrement positif (près de 8 M€), une croissance organique des activités en portefeuille + 20 M€ (principalement tirée par la « B.U. France-Suisse ») et l'effet sur le premier semestre des gains de l'année 2018 pour 39 M€.

Cela a permis d'absorber l'impact de la session de Bournemouth (-10 M€), la situation en Angleterre tarde à se stabiliser.

Au 30 juin, RATP Dev a « réalisé » 46 % du CA fixé au budget 2019. C'est là, que s'arrêtent les bonnes nouvelles concernant cette filiale !

Le résultat opérationnel récurrent (l'EBIT récurrent) est en recul de 0,5 M€ à 7,4 M€ et atteint seulement 23 % de l'objectif fixé au Budget 2019.

Le RNPG récurrent plonge, et enregistre une perte de - 4,8 M€ pour un objectif fixé à + 9,7 M€.

L'optimisme de la direction, tout comme « l'effet de saisonnalité » mis en avant par celle-ci, ne nous semble pas de nature à permettre à RATP DEV d'atteindre ses objectifs en 2019.

Systra, filiale RATP SNCF, poursuit son redressement. Son chiffre d'affaires progresse de 5,2 %, 15 M€. Son EBIT s'améliore de près de 21 % (+ 1,1 M€) à 6,4 M€.

Seule la contribution de Systra au RNPG du groupe reste déficitaire de 0,8 M€ malgré un redressement de 6,5 M€.

Malgré cette assez bonne tendance, il sera difficile pour Systra d'atteindre ses objectifs pour 2019 sans gains d'appels d'offres ou déblocages de certains projets en cours.

Le chiffre d'affaires des autres filiales du Groupe progresse et frôle les 20 M€. Parmi celles-ci, l'une d'entre elles, RATP Connect connaît une très forte croissance (+ 25 % de CA et un EBIT en augmentation de + 39 %) sous l'effet d'une hausse de l'activité liée à la 3G/4G.

L'ensemble de ces éléments amène l'UNSA-RATP à émettre un avis négatif sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2019 du Groupe RATP.

M. SAUTEL.- « En croissance »...

Probablement, est-ce le terme, la communication vers laquelle va tendre la direction de l'entreprise afin de valoriser un chiffre d'affaires, notamment de la part des filiales, en augmentation au sein du Groupe RATP.

Cela est vrai !

En 6 mois, le chiffre d'affaires du Groupe aura augmenté de presque 180 M€, les 2/3 grâce à l'EPIC et une soixantaine de M€ apportés par les filiales dont les 9/10^{èmes} par RATP Dev.

Probablement, la direction de l'entreprise ne manquera-t-elle pas de préciser qu'à 21,6 %, la part des filiales dans le Groupe est en progression de presque 1 point.

Cela aussi est vrai !

Assurément, par contre, la direction de l'entreprise omettra de préciser que ces filiales « perdent de l'argent ». Car si RATP Dev augmente bel et bien son chiffre d'affaires de 56 M€, cette filiale accroît aussi sa dette de 44 M€ (quand celle de l'EPIC diminue de 78 M€).

Surtout, RATP Dev engrange de nouvelles pertes nettes, à hauteur d'une quinzaine de millions d'euros. En décodé, la filiale transports aura dépensé plus d'argent qu'elle n'en aura gagné. On ne parle alors plus de bénéfices, mais de déficits.

Assurément encore, l'accent par la direction sera mis sur le Résultat Net Part du Groupe « récurrent » de RATP Dev (plus flatteur et moins douloureux en affichage avec des pertes de - 4,8 M€) et non le simple RNPG de -15,4 M€ alors que comptablement seul compte ce dernier, certes 3 fois plus dommageable pour l'entreprise, financièrement parlant !

Étonnante communication alors, singulière information de l'entreprise qui, pour ce qui relève du Groupe RATP, ne met en relief que les chiffres qui lui conviennent et laisse dans l'ubac ceux dont elle ne souhaite pas parler...

Comme si les pertes relatives à la cession de Bournemouth au Royaume-Uni n'existaient pas !

Comme si les moins-values suite à la restructuration de Micro Transit à Londres, tout comme les provisions pour dépréciations d'actifs étaient glissées sous le tapis !

Pour la CGT, c'est un drôle de modèle économique du Groupe RATP que porte l'entreprise. D'un côté porté aux nues de par la dimension internationale à laquelle aspire la direction, de l'autre constamment renfloué par la Maison Mère EPIC-RATP... qui pour le coup s'apparente plus à une « mère nourricière ».

Cette année, c'est encore SYSTRA qui se voit doté d'une nouvelle capitalisation de la part de la RATP tout comme de la SNCF d'ailleurs...

Le danger de ce modèle-là, pour beaucoup de salariés, est qu'il

amène à une perte de repère dans leur travail. Ils ne comprennent plus que les efforts demandés, années après années, servent les intérêts d'autres structures, de filiales et non de la propre entreprise qui les emploie.

Tout dernièrement, un cabinet spécialisé dans le conseil en ressources humaines, « Gras Savoye » pour ne pas le nommer, dénonçait dans son rapport annuel la progression - de presque 4 points - de l'absentéisme au travail.

Cause principale de cette augmentation ? La « perte de sens » du salarié pour son travail !

Pour la CGT, la direction de l'entreprise serait bien inspirée de prendre en compte ces considérations...

M. DUIGOU.- On fait raconter aux chiffres l'histoire que l'on veut. On peut par exemple se gargariser des bénéfices que font des filiales en déficit, alors que le portefeuille est à zéro. Par la suite, c'est l'EPIC qui renfloue les caisses de ces filiales.

Depuis ce matin, on dit que l'EPIC se porte plus que bien. On peut se demander pourquoi on réinvestit dans les filiales en difficulté. Ces investissements concernent des pays sensibles, ce sont des filiales à risque. Quel est le but ? Où veut-on aller ?

L'EPIC est une mère nourricière pour ses filiales, mais pas pour ses agents. Il est choquant de voir que l'EPIC fait un gros bénéfice, contrairement à certaines de ses filiales, mais qu'il y a toujours de l'investissement. L'EPIC est une mère nourricière pour ses filiales mais pas pour ses agents qui, d'après les documents, effectuent une « productivité exceptionnelle ».

Quels retours, quels partages ? Il y a des partages pour Île-de-France Mobilités, pour résorber la dette, pour les filiales, pour des nouveaux marchés mais qu'y a-t-il pour nous ? Des réorganisations, des suppressions de postes, en un mot de la productivité sans retour.

Soyez vigilants avec les NAO, car il sera difficile d'expliquer aux agents la bonne santé économique due à leurs investissements, sans contrepartie si ce n'est une bonne poignée de main, une tape sur l'épaule nous invitant à y retourner.

Je viens du Département MRB qui a fait 32 % de productivité. Les agents sont très loin de votre salaire. Devons-nous rester des « sans dents », des personnes d'en bas, des agents qui font la productivité, et contribuer à la production sans véritable retour du partage des résultats plus que probants, si ce n'est pour 17,52 € ? C'est ridicule !

M. Le PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. BOYER.- M. SAUTEL a fait un focus dans son intervention sur la situation de Systra. Je suis en contact avec des salariés de Systra, ils sont inquiets de leur devenir. Dans le document, Sécafi a mentionné une augmentation de capital. Il y en aura quatre, deux de la SNCF et deux de la RATP pour des montants conséquents, de plusieurs dizaines de millions d'euros. L'entreprise va mal, les salariés sont inquiets. La perspective tracée pour cette entreprise était de viser un chiffre d'affaires de 1 Md€. Est-ce la trajectoire qui doit être retenue ? Les activités de cette entreprise seront-elles réorientées ou va-t-on continuer selon les axes précédemment définis ?

M. BAZIN.- Ma question a trait à la Toscane. 70 M€ ont été provisionnés, cachés sous les tapis de LYBY. À l'époque, c'était M. LE DUC. L'affaire partant en justice, l'argent a été mis de côté. Il nous a été dit qu'il en serait fait quelque chose. Que va-t-on en faire ? Il y a eu une recapitalisation de la part de l'EPIC à l'époque. Où en est-on ? Après cette décision de justice, est-on en mesure de dire ce que l'on va faire ? Va-t-on encore rajouter de l'argent ?

M. Le PRÉSIDENT.- Les remarques et les questions tournent autour de Sysstra et de RATP Dev.

M. LECLERCQ.- Je vais commencer par répondre sur le sujet de la Toscane. La Cour de Justice des Communautés européennes a donné raison à la RATP face aux concurrents italiens. Elle a confirmé que le contrat devait être attribué à RATP Dev. Les négociations sont en cours. Le contrat ayant été attribué il y a trois ans, des chiffres doivent être révisés. Ces négociations sont en cours entre RATP Dev et l'autorité organisatrice pour conclure le contrat. L'obligation juridique est de le conclure avant fin novembre 2019. Il passera auparavant pour approbation devant le Conseil d'administration de la RATP, car c'est un engagement financier important, de l'ordre de 70 M€ pour l'apport en capital nécessaire...

M. VENON.- Il y a l'ingénierie, la maintenance et tout ce qui va avec. Les 70 M€ concernent uniquement le contrat, me semble-t-il.

M. LECLERCQ.- Ce contrat rapportera plusieurs centaines de millions d'euros en année pleine. Ses coûts seront couverts par le chiffre d'affaires. Ce contrat comporte une spécificité car l'autorité demande à l'opérateur de financer le renouvellement du matériel roulant. Ces biens de retour sont rachetés à la fin de la concession. Ce matériel roulant sera acheté pour partie par un apport en fonds propres de RATP Dev, c'est l'objet de la dotation en capital de 70 M€, qui sera présentée si le contrat est conclu. Le reste sera financé par de la dette bancaire.

Pour répondre à votre question, ce n'est pas fait. Nous avons provisionné cette dotation en capital de 70 M€ dans les perspectives budgétaires 2020.

M. BAZIN.- Au vu des résultats du Groupe et des filiales qui fonctionnent de manière bancaire, continue-t-on ainsi ? Est-ce que l'on se projette alors qu'on nous a mis des bâtons dans les roues avec le passage en justice ? Ou, au contraire, est-ce que l'on décide de stopper cette gabegie en réinvestissant cette somme dans les NAO ? Les 70 M€ feraient du bien à tout le monde à la RATP. Il manquerait encore 5 M€. On pourrait en rajouter encore un peu, parce que cela fait des années qu'on vous le demande. Il serait bien de commencer à rendre.

Je ne dis pas que MM. **LE DUC**, **LECLERCQ** ou **AGULHON** ont mis cet argent de côté pour eux. (Rires)

Rendez l'argent aux salariés qui ont sué pour cela. Il y a des salariés pauvres dans l'entreprise, qui dorment dans leur voiture, il y a des salariés gilets jaunes, des salariés MRB. Ils vont peut-être finir par se dire qu'ils ont atteint le point de rupture et qu'ils vont vous le montrer.

M. LECLERCQ.- Je vais répondre sur la nature du contrat toscan et sur ce qui va se passer. Les 70 M€ servent à acquérir un actif qui sera racheté à la fin de la concession ;

ils ne sont ni « perdus » ni « donnés ». La question est de savoir comment nous réinvestissons nos marges de manœuvre financières pour nous développer hors d'Île-de-France. Je ne sais pas faire le lien avec la politique salariale. Pour moi, ce n'est pas le même sujet. On parle aujourd'hui d'investissements.

Pour répondre à M. BOYER sur Systra, je vous confirme qu'il est question, conjointement avec la SNCF, d'augmenter le capital de Systra. Ce sera discuté au Conseil d'administration cet après-midi. La situation de Systra n'est pas catastrophique, elle s'est au contraire fortement redressée. L'entreprise était profitable en 2018 et le sera davantage cette année. L'entreprise a retrouvé ses fondamentaux mais le souci est la structure du bilan. Pendant quatre ou cinq ans, elle a fait un certain nombre d'acquisitions qui ont des effets positifs, et rapportent en moyenne 9 % de résultat d'exploitation, pour un Groupe qui en dégage 4 % en moyenne. Elles ont ainsi contribué positivement au résultat de Systra, mais ont généré une dette qui n'est plus soutenable.

Depuis 2012, les actionnaires avaient demandé à Systra de financer seule ses acquisitions, et avaient continué à encaisser des dividendes dans la même période. On a besoin aujourd'hui de remettre les compteurs à zéro. C'est l'objet de la première augmentation de capital, qui sera conjointe avec la SNCF. La deuxième augmentation sera d'un montant plus limité. La première devrait être de l'ordre de 70 M€ (35 M€ chacun). La seconde, qui sera plus progressive et étalée dans le temps (de l'ordre de 50 M€, soit 25 M€ chacun), vise à permettre à Systra de poursuivre son développement en France et à l'étranger.

La situation me semble rassurante pour le personnel, parce que l'on repart sur une croissance forte de la France, de l'ordre de 6 % par an dans les cinq ans à venir alors que nous sommes flat ou en décroissance depuis quelques années. On est par ailleurs en croissance rentable à l'étranger. C'est ce que permettra cet apport important des actionnaires. L'objectif est de remettre Systra sur les rails et de favoriser son développement.

Il y a eu beaucoup de remarques de nature générale sur le sujet de la croissance des filiales qui selon vous ne serait pas rentable. 10 % de croissance en 2019 c'est énorme, et elle a été faite sans acquisition. C'est exclusivement de la croissance organique, qu'il s'agisse de Systra, de RATP Dev ou de RATP Connect. Elle s'est effectuée par l'acquisition de nouveaux marchés ou de nouveaux contrats. Je ne peux que m'en réjouir. C'est une bonne chose. Cela accroît notre socle d'activités. Les contrats remportés (Angers, Brest) vont encore booster cette progression, sans parler des mises en service au Moyen-Orient. La trajectoire de croissance générera du résultat.

À mi année, les résultats de RATP Dev sont légèrement négatifs en termes d'Ebit récurrent. On peut discuter de la saisonnalité, mais elle est constatée chaque année. La performance économique récurrente de RATP Dev est en ligne avec son budget à fin juin. RATP Dev confirme sur le second semestre sa capacité à tenir ses objectifs. Cela suppose la poursuite du travail sur les États-Unis et le Royaume-Uni. Au Royaume-Uni, le sujet des conducteurs est à présent résolu. Il y a quelques sujets de travaux puisqu'un pont par lequel passent tous ses bus est aujourd'hui bloqué par des travaux. RATP Dev perd des bonus et doit négocier avec l'autorité organisatrice pour obtenir compensation. Aux États-Unis des erreurs de pricing ont été commises, comme à Washington. Les charges ont été mal évaluées, ce qui est problématique. Le management a changé depuis. Il faut savoir qu'aux États-Unis, les offres sont remises « à l'aveugle » sans connaître précisément le niveau d'effectifs et les charges de l'opérateur que l'on remplace. C'est difficile et cela peut induire des erreurs. Elles sont en train d'être corrigées.

La deuxième remarque consiste à dire que l'EPIC est rentable, les filiales pas assez, et à demander pourquoi on n'investit pas seulement dans l'EPIC. Pourquoi prend-on tous ces risques sur les filiales ? Les résultats de l'EPIC sont excellents. C'est d'abord le reflet d'un monopole qui nous assure contractuellement, que nos charges sont couvertes. Elles sont même plus que couvertes, ce qui peut susciter l'irritation de l'autorité organisatrice. Nous avons fait mieux que la maquette contractuelle, qui vise à couvrir nos charges. Un opérateur négocie avec une autorité organisatrice qui n'a pas d'autre choix que de discuter avec lui. Je ne dirais pas que c'est facile – la performance est le fruit d'un effort de tous les jours –, mais c'est une situation structurellement plus favorable. Toutefois les bénéfices dégagés ne sont tolérés par l'autorité organisatrice que sous réserve qu'ils soient intégralement réinvestis en Île-de-France. La CAF de 4 Md€ qui nous est délivrée vise à couvrir 4 Md€ d'investissements. Ce n'est pas fait pour gagner de l'argent. D'ailleurs, de la première à la dernière année du contrat, la dette est stable. La trésorerie de l'EPIC ne s'améliore pas entre avant et après que l'on nous donne de l'argent pour le réinvestir et faire le service public qui nous est demandé. Entre le début et la fin du contrat, cela ne change rien. Ce n'est pas un vecteur de développement pérenne.

Les filiales vivent dans un monde concurrentiel, il y a des risques. On peut se tromper dans l'appréciation des charges, on l'a vu avec Washington. On peut être soumis à des facteurs externes, qui sont souvent mais pas toujours couverts par les contrats. De temps en temps, cela déraile. C'est le monde dans lequel nous vivrons demain, qu'on le veuille ou non. On peut ne pas s'en réjouir, c'est mon cas, mais les filiales vivent dans un monde où les dés sont sans cesse rejetés. Il y a des appels d'offres tous les cinq ans. La performance est sans cesse à remettre sur le tapis et à retravailler. Il faut s'y préparer si nous voulons continuer à croître demain. Sachant qu'un tiers de l'activité de l'EPIC sera en concurrence dans cinq ans, il faut se développer ailleurs. On le fait là où il y a du marché. On le fait en France, c'est un marché que l'on connaît bien, les performances de la BU France de RATP Dev sont excellentes, mais la France ne suffira pas à compenser la baisse possible de notre activité. Il faut donc aller chercher l'activité ailleurs et apprendre à prendre ces risques et à les maîtriser.

Le plan We Drive voté par le Conseil, qui lui sera de nouveau soumis à l'automne pour actualisation, vise toujours une progression forte de la performance opérationnelle. Celle-ci est aujourd'hui supérieure à celle de Keolis et de Transdev. C'est une industrie de marges étroites. Aujourd'hui on investit de manière intelligente dans la réponse aux appels d'offres. Parfois, les risques se matérialisent, Bournemouth au Royaume-Uni, Roadrunner dans les activités de navettes aéroportuaires. Dans ce cas, on nettoie le portefeuille. Cela a des effets immédiats sur les comptes. Les 8 ou 10 M€, qui sont des effets non récurrents, reflètent des écarts de performance. Cela fait partie du business. On ne peut pas les négliger non plus, c'est un coût que nous subissons à un moment donné, mais ils servent à nettoyer en permanence son portefeuille pour se recentrer sur les activités rentables.

M. SARRASSAT.- Vous êtes en train de dire que RATP Dev n'est pas encore à maturité. Si on coupait l'apport de l'EPIC à RATP Dev, dans le marché concurrentiel que l'on connaît, RATP Dev serait-elle en faillite ? C'est une question. Est-elle capable de s'auto-suffire ? L'UNSA n'en a pas la certitude.

M. LECLERCQ.- RATP Dev n'a jamais été dotée en capital pour éponger des pertes. Toutes les dotations en capital accordées ces dix dernières années et les suivantes visent à financer la croissance, à travers le financement du BFR, ou dans certains cas l'acquisition de bus, comme la Toscane, contrat qui rapportera 300 M€ par an. Je suis là depuis deux ans, je n'ai pas d'exemple de versement d'une aide en capital à RATP Dev pour

éponger des pertes passées. On la dote régulièrement pour finance le démarrage de contrats : l'Arabie Saoudite, la Toscane. Si notre ambition était que RATP Dev reste comme aujourd'hui, sans croître, on n'aurait pas besoin d'apporter régulièrement du capital à la filiale comme le font tous nos concurrents, la SNCF recapitalise régulièrement Keolis, la Caisse des dépôts recapitalise Transdev. Ce n'est pas extraordinaire.

M. Le PRÉSIDENT.- Toute entreprise qui se développe fait toujours appel au marché pour se développer. Il vaut mieux faire appel à son actionnaire qui vous prête sans taux d'intérêt plutôt que de faire appel à un banquier qui exigera un rendement. Le fait que RATP Dev sollicite son actionnaire, comme le fait Systra, pour l'aider dans son développement est une situation classique d'une entreprise qui se développe.

M. SARRASSAT.- Je n'ai pas dit qu'elle était anormale. S'il n'y avait pas la maison mère, RATP Dev aurait peut-être des difficultés pour emprunter. En l'occurrence, il est facile d'emprunter à la maison mère, qui a de la trésorerie.

M. LECLERCQ.- RATP Dev pourrait recourir à l'emprunt bancaire mais ce n'est pas notre intérêt aujourd'hui, puisque nous nous finançons moins cher et que nous prêtons aux conditions de marché à RATP Dev. Ce n'est pas notre intérêt parce que cela nous permet de conserver la marge entre les taux d'intérêt auxquels on se finance et ce que nous prêtons à RATP Dev. C'est donc favorable à l'EPIC. RATP Dev n'est pas en faillite, elle pourrait se financer auprès des banques.

M. SAUTEL.- Les filiales opèrent dans un monde concurrentiel, le T9 en ayant été l'exemple type. Le « jeu » de la concurrence ne fait plaisir à personne et à nous salariés ne nous convient pas. Vous indiquez que toutes les filiales doivent nettoyer en permanence leurs activités quand elles sont déficitaires ou bien lorsqu'elles dysfonctionnent. Ce discours à géométrie variable de l'entreprise m'agace. Les notions de résultats « récurrents » et « non récurrents » sont nouvelles. Il n'y a encore pas si longtemps, on ne parlait que du résultat de l'EPIC (donc du bénéfice) et du résultat net part du Groupe des comptes consolidés.

Les éléments récurrents et non récurrents que vous mentionnez ne correspondent pas à la vraie vie. Au premier semestre 2019, RATP Dev affiche un déficit de 15 M€ et non pas de 4,8 M€ comme je le lis dans le RNPG récurrent. Ce sont bien 15 M€ de pertes. Quant aux pertes de la Business Unit UK, elles ne sont pas de 4,8 mais bien supérieures. J'aimerais que ce soit cela qui soit transcrit, parce que c'est la seule réalité comptable.

Pour l'EPIC RATP, le réseau de transport sur Paris et en Île-de-France fonctionne avec ses aléas. Il y a parfois des canicules, des inondations et ça, c'est la vraie vie. Or vous ne faites ressortir que l'aspect nominal de transport des filiales. Mais parfois des événements surviennent, comme le mauvais choix du sightseeing à New York. De plus, chaque année, l'entreprise est sujette à des effets de conversion. Ils sont cette année bénéfiques pour le Groupe RATP et c'est tant mieux. Cela doit apparaître. Il y a un affichage, une coloration de votre communication qui ne reflète pas les vicissitudes de vos filiales.

M. VENON.- La colère de M. SAUTEL est partagée par l'ensemble des interventions. Lorsque M. LE DUC venait, on lui rappelait l'engagement pris par l'EPIC de ne plus recapitaliser RATP Dev et ce dès 2014. Or, on continue à le faire tous les ans. Vous venez de confirmer que l'EPIC était une valeur sûre pour RATP Dev, puisque c'est elle qui

emprunte pour ne pas faire subir un endettement complémentaire à RATP Dev. Vous comprendrez aisément notre agacement et les demandes de retour auprès des salariés à la hauteur de la production réalisée.

M. LECLERCQ.- On n'a jamais cherché à masquer les effets non récurrents. Ils figurent dans le document en votre possession. Le résultat net part du Groupe de RATP Dev à moins 15 est dans nos documents comme dans ceux de Sécafi. On n'a jamais cherché à les cacher. Nous essayons de retranscrire à travers ces retraitements ce qui relève du ponctuel et du structurel. Nous communiquons les deux. Le résultat net que nous publions est le résultat net global quelles que soient ses composantes.

L'année dernière, vous nous aviez reproché d'avoir neutralisé les effets devises qui étaient négatifs. On communiquait effectivement sur l'évolution du chiffre d'affaires, hors effet de change. Cette année, ils sont dans l'autre sens. On les a retraités, cela nous est moins favorable mais on l'a fait de la même façon. Il y a un sujet de cohérence dans le temps. Ces effets sont en dehors de notre maîtrise. Ils sont parfois négatifs, parfois positifs. Pour autant, notre approche n'a pas varié.

Sur le financement de RATP Dev, vous dites que l'EPIC est une valeur sûre pour RATP Dev. Je le redis : le financement de RATP Dev par l'EPIC se fait de deux façons, par du capital qui sert à financer la croissance et pour partie, par des prêts. Une ligne de crédit est en partie tirée, elle est financée à condition de marché. Si RATP Dev s'adressait à des banques, elle aurait les mêmes conditions. Pour éviter une distorsion de concurrence, nous demandons des devis à des banques pour savoir à quel taux elles prêteraient à RATP Dev. C'est nous qui ne souhaitons pas que RATP Dev s'endette auprès des banques. Sinon l'argent irait dans la poche des banques. Quand nous empruntons auprès des banques pour reprêter à RATP Dev à un taux supérieur, nous gardons la différence pour l'EPIC. On n'a pas intérêt à changer cela. Ce serait plus lourd pour RATP Dev et on perdrait cette marge de financement pour l'EPIC.

M. Le PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO, donnez-nous lecture du projet d'avis de la commission économique.

M. SARDANO.- Les élus souhaitent exprimer leurs inquiétudes concernant l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2019.

La situation de RATP Dev mais aussi celle de Systra interrogent sur les orientations stratégiques concernant ces deux filiales. La fragilité des marchés internationaux dans le domaine des transports incite à la plus grande prudence concernant le choix des investissements. Les très faibles taux de rentabilité ne permettent pas de garantir les marchés en cours ou à venir alors même que les incertitudes géopolitiques ne cessent de grandir. Il ne faudrait pas obérer le Groupe par un développement hasardeux. Aujourd'hui, les élus ne peuvent que constater le peu de retour sur investissement de ces deux filiales et, en conséquence, émettent un avis négatif.

(Il est procédé au vote)

POUR : 18 VOIX

9 UNSA : MME CÉCILE AZEVEDO

MM. NOUREDDINE ABOUTAÏB – ELIÈS BEN ROUAG – MOURAD CHIKH

LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO

FRÉDÉRIC SARRASSAT – DAVID TÉTART

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

CONTRE : 2 VOIX

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – SÉBASTIEN HUBERT

L'AVIS NÉGATIF EST ADOPTÉ À LA MAJORITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

M. Le PRÉSIDENT.- Merci à Mmes GHEDIFA et FERRIER pour leur contribution à la qualité des débats, à M. LECLERCQ pour sa participation et ses réponses.

Je propose de finir l'ordre du jour avec les questions diverses.



VI – QUESTIONS DIVERSES

M. Le PRÉSIDENT.- Je cède la parole au Secrétaire.

M. SARRASSAT.- Je donne la parole à M. SAUTEL, secrétaire de la CSSCT, pour expliquer ce que le CSE a fait avec l'entreprise, suite au dépôt d'un droit d'alerte au mois d'août.

M. SAUTEL.- Le premier droit d'alerte transverse à l'entreprise a été déposé le 21 août. Il comportait un point de forme et un de fond.

Sur le fond, il a fait suite à l'incendie de Notre-Dame et aux risques sanitaires liés au plomb, plusieurs centaines de tonnes de plomb, recouvrant la charpente et la flèche de la cathédrale étant parties en fumée lors de l'incendie, avec dégagement de métaux lourds. Deux risques sanitaires se sont posés : d'inhalation du plomb et d'ingestion.

Sur la forme, ce droit d'alerte fait suite à une demande émanant de l'une des CSSCT d'établissement, celle du RER, qui attendait des réponses sur lesquelles son président s'était engagé. Non fournies, cela a amené à déposer ce droit d'alerte en transverse. C'est là un fonctionnement, un process qui me convient. Il est pertinent que l'orque l'une des CSSCT d'établissement s'empare d'une thématique, le problème qui peut alors apparaître comme général ou concerner plusieurs CSE, soit porté à l'étage supérieur, donc au niveau de la CSSCT Centrale.

Les préconisations émises par le Secrétaire et l'un des commissaires de la CSSCT Centrale ayant été retenues par l'entreprise, cela n'a pas conduit à une séance supplémentaire. Les préconisations apportées doivent se décliner via des analyses complémentaires, ainsi que par la possibilité pour les salariés de passer un test de plombémie pouvant être prescrit par un médecin du travail.

M. SARRASSAT.- M. CHIKH va aborder la seconde question.

M. CHIKH.- Je voulais d'abord faire une chronique sur ce qu'il se passe dans les CSE 1 à 5. Je vais revenir sur la déclaration de M. BEN ROUAG. J'aimerais vous expliquer les conséquences d'une productivité, de la rationalisation des coûts sur les machinistes receivers. On a entendu le mot productivité plus d'une centaine de fois ce matin. Concrètement, cela signifie que les tableaux de marche (le temps octroyé pour un aller-retour) ont changé. Le machiniste receiver n'aura plus que 8 minutes de battement contre 11 auparavant. Dans l'absolu, 3 minutes c'est peu, mais cela veut dire qu'il faut aller aux toilettes en ayant un œil sur sa montre, ce n'est pas facile. Ce temps de battement était destiné à faire retomber la tension de la conduite, 8 minutes ce n'est pas beaucoup.

Je m'étonne de voir la réponse de l'entreprise et du département BUS. La P-DG n'aura qu'un mot : *merci*. Pas plus. Le département BUS a rédigé une note expliquant qu'il y aurait 3 minutes de temps supplémentaire par tour, soit 1 minute 30 d'un côté et 1 minute 30 de l'autre. Il est compliqué de l'expliquer. Les managers de proximité n'ont pas pu le faire, ils étaient d'ailleurs absents cet été. Même eux étaient mal à l'aise pour expliquer le geste de l'entreprise.

L'entreprise n'a pas su prendre les mesures nécessaires pour l'exploitation lors de la canicule. Plus de 50 degrés dans le bus ! La communication a consisté à distribuer des bouteilles d'eau aux usagers, alors que les machinistes receivers ont beaucoup de mal à en

avoir. Ils doivent appeler systématiquement, faire venir la voiture de secteur avoir des bouteilles d'eau. Cette période a été compliquée.

L'UNSA va sûrement faire une demande de prime pour la canicule, qui sera sûrement refusée parce que cela risquerait de faire baisser l'EBIT et l'excédent brut d'exploitation alors que l'on entend qu'il y a plus de 1 Md€ en capacité d'autofinancement.

C'est un peu démagogique, mais c'est une réalité. Pour rappel, si on augmentait de 200 € les salaires de tous les salariés des CSE 1 à 5, cela représenterait moins de 20 M€. C'est aussi simple que cela alors que j'entends parler de sommes « hors sol », de 1 Md€. J'ai du mal à me projeter et à l'expliquer aux collègues. Je préfère leur dire que l'entreprise a choisi de ne pas investir 20 M€ par an pour avoir une capacité d'autofinancement. On sait comment elle s'obtient, sur les frais de personnel.

Je vais conclure par une question qui a été posée plusieurs fois lors de cette matinée : comment l'entreprise compte-t-elle récompenser les agents pour leurs efforts ?

M. Le PRÉSIDENT.- Ma réponse sera la même que celle que j'ai faite au cours de la séance. Il y a des NAO, mais aussi d'autres moments de l'année ou d'autres éléments que la rémunération pour apporter de la redistribution.

S'il n'y a pas d'autres questions diverses, je propose de clore la séance.



FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE

M. Le PRÉSIDENT.- Je vous donne rendez-vous pour la prochaine séance, le 20 septembre.

Bonne fin de journée et bon week-end.

La séance est levée à 13 heures.

Le Secrétaire du CSEC-RATP

Frédéric SARRASSAT

