



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mardi 30 avril

-----2024-----

Sont présents (es) :

M.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste FO RATP CSE 12/MTS
Mme	Magaly CLEUET ¹	2 ^e secrétaire adjoint	liste UNSA CSE 5/SEM
MM.	Stéphane SARDANO	Trésorier	liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL
	Bastien ORSINI	Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 5/SEM
Mme	Florence RICHARD	Membre titulaire	liste CFE-CGC CSE 14/BU RSF
MM.	Marc BRILLAUD	-	liste FO RATP CSE 3/SUR
	Franck CLEMENT	-	liste FO RATP CSE 5/SEM
	Elies BEN ROUAG	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Nicolas BERGEAUD	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Yannick STEC	-	liste CGT CSE 4/RER
	André BAZIN	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Pascal KERLEU	-	liste CGT CSE 9 M2E
	Patrice MAUGERI	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT CSE 11/MRF
Mmes	Cécile AZEVEDO ²	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Farida KAIS	-	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Mary FORD ³	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Marie-Mathilde GUEROULT	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Jessica RICHARDS	-	liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	José JONATA ⁴	Membre suppléant	liste UNSA CSE 5/SEM
	Sébastien BOURGEOIS ⁵	-	liste CGT CSE 9/M2E
	Sami TAGANZA ⁶	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Michel MARQUES ⁷	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Damien MORILLA	-	liste CGT CSE 11/MRF

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Laurent DOMINÉ	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Karl BENOIST	Membre titulaire	liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
	Vincent BRIEUX	-	liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
	Karim ROUIJEL	-	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Karim NEGADI	-	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Gregory GUIDEZ	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Kamel OULD AHMED	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Fabrice DELAGE	-	liste CGT CSE 11/MRF
Mmes	Florence ESCHMANN	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 12 MTS
MM.	Mohamed CHAGH	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL
	Aurélien DERACHE	-	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Nourredine ABOUTAIB	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Abdelnour LARDIDI ⁸	-	liste UNSA CSE 3/SUR
	Olivier MERCIER	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Laurent TROILO	-	liste UNSA CSE 14/BU RSF
	Stéphane TONDUT	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Eric TURBAN ⁹	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Jean-Marie DUCELIER	-	liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Samy SI-TAYEB	-	liste LA BASE CSE 4/RER

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

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

³ Remplace Kamel OUDL AHMED en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Fabrice DELAGE en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Joffrey QUIQUEMPOIS en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace Thibaut DASQUET en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁸ Remplace Marc BRILLAUD en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁹ Remplace Yannick STEC en tant qu' élu titulaire pour les votes

Assistent à la séance :

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

M. Olivier **GALLE**

Représentant du syndicat FO RATP

Représentant du syndicat CGT

Représentant du syndicat CFE-CGC

Représentant du syndicat UNSA

Conseil de Prévoyance

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- *Campagne contre les agressions* 7
- *Académie de la transition écologique* 8
- *Fondation : appel à projets dédié aux collaborateurs bénévoles* 8
- *RATP Dev : gains d'appels d'offres* 8
- *Info trafic & recettes à fin mars 2023* 9

II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- *Relation entre la CRP et le CSEC* 12
- *Incidences JOP : continuité fonctionnement instance et impact conditions de travail* 12
- *Point sur les ASC* 13

III - APPROBATION PROCES-VERBAUX SEANCES DES 7 FEVRIER ET 7 MARS 2024 19

IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. *Information sur les résultats du contrat IDFM – Tableau de bord T4 2023 et bilan annuel 2023* 22
2. *Consultation sur le projet de transfert des activités du CSP RH de la DSP vers RATP Evolution Services* 35
3. *Consultation sur le projet de protection des personnes par dispositif d'annonce lors d'un chantier sur la plateforme des voies RER* 37

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous propose de commencer cette séance. Bienvenue à toutes et tous.

Je vous propose de faire le point sur les personnes présentes, cela permettra à Anne-Lise d'établir la liste des personnes qui pourront prendre part au vote que nous organiserons à l'issue des informations du président et du secrétaire.

Je souhaite la bienvenue à M. MAUGERI qui remplace M. QUIQUEMPOIS. Nous avons été informés de la démission de son mandat au CSEC. Vous avez été désigné lors de la séance de mars par le CSE 10. Bienvenue dans cette instance.

Nous avons été informés des absences de MM. CHAGH, DERACHE et de Mme ESCHMANN. Y a-t-il d'autres absences ?

M. LE SECRÉTAIRE.- MM. NEGADI et ROUIJEL.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la CGT, les absences de MM. KHELLAF, DELAGE et TONDUT nous ont été signalées.

M. GAUTHERON.- M. TURBAN est excusé, il est en négociation. M. STEC va nous rejoindre dans quelques minutes.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour l'UNSA, nous ont été signalées les absences de MM. OULD AHMED, MERCIER et TROILO.

M. JONATA.- MM. ABOUTAÏB et GUIDEZ sont absents. Je n'ai pas de nouvelles de M. LARDIDI pour le moment.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de faire comme s'il était absent et de prévoir son remplacement d'ici le vote.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la CFE-CGC, nous ont été signalées les absences de MM. DOMINÉ, BRIEUX et DUCELIER.

M. LARDIÈRE.- M. BENOIST sera également absent ce matin.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous partage les premières informations générales.

☒ Campagne contre les agressions

Une grande campagne contre les agressions dont sont victimes nos collègues sur les réseaux et une communication sur les dispositifs internes pour prévenir le risque et essayer d'en atténuer les conséquences ont été lancées pour lutter contre les agressions subies encore trop souvent par nos agents dans l'exercice de leur mission de service public. La campagne est déployée sur l'ensemble du réseau sous la forme d'autocollants ou d'affiches. Le but est de rappeler les sanctions encourues qui peuvent aller jusqu'à six mois d'emprisonnement et 7 500 € d'amende, et surtout de créer une prise de conscience chez nos voyageurs, puisque c'est la manière dont on a choisi de les interpeller en mentionnant que le fait d'être pressé, de mauvaise humeur, fatigué, d'avoir passé une longue journée ou subi un trajet perturbé ne peut justifier en aucune façon la violence envers qui que ce soit, et notamment envers nos agents.

Comme l'a rappelé le président dans un message adressé aux agents au contact des voyageurs, un individu a été récemment condamné en comparution immédiate à neuf mois d'emprisonnement à la suite de l'agression de deux de nos collègues. Cette décision a été permise par l'utilisation des caméras-piétons qui équipent nos agents et qui ont ainsi pu apporter la preuve des outrages et de l'agression.

Ces outils pour la mise en place desquels la RATP s'était particulièrement mobilisée sont là pour protéger les agents et leur permettre d'exercer leur métier plus sereinement.

M. BAZIN.- Monsieur le président, cette campagne s'adresse-t-elle aussi bien aux collègues de l'exploitation qu'aux mainteneurs ?

M. LE PRÉSIDENT.- Toutes les populations sont concernées puisque, parmi les constats que nous faisons, nous savons que des mainteneurs qui maintiennent des équipements au contact du public peuvent avoir été victimes d'agressions. Cela peut potentiellement concerner l'ensemble des collègues. Il n'y a pas de visées particulières pour l'exploitation ou autres, ce sont tous les agents.

M. BAZIN.- Les mainteneurs qui sont sur le réseau sont soumis à la même enseigne pour cette campagne, il n'y a pas de problème. En revanche, j'ai l'impression qu'il y a un oubli pour ceux qui sont en attachement sur les sites et qui se font violenter.

M. LE PRÉSIDENT.- Non, cela vise tout le monde.

M. BAZIN.- On a vécu cela quand vous n'étiez pas encore dans l'entreprise. Nous avons eu droit au sticker mentionnant l'existence de l'IAPR, et les agents avaient été mis sous protection comme s'ils étaient des fonctionnaires. Je le précise pour ce soit clair et que personne ne soit oublié dans l'histoire.

M. LE PRÉSIDENT.- Absolument.

☒ Académie de la transition écologique

La deuxième information est relative au lancement de l'Académie de la transition écologique. Les équipes de la RSE et de la DRH ont conçu une offre de formation complète qui permettra de comprendre la crise écologique et de monter en compétence sur les différents métiers, activités et niveaux de responsabilité.

Cette Académie de la transition complète l'offre déjà existante au sein des huit autres académies de la RATP préexistantes. Avec cette académie, notre ambition est d'offrir à tous les collaborateurs du Groupe la possibilité de comprendre la crise et surtout de se rendre compte de la façon dont chacun peut agir face à cette crise écologique, quelle que soit son activité ou son niveau de responsabilité. En effet, chacun peut trouver une offre de formation adaptée. La page de cette académie ainsi qu'un grand nombre de contenus sont accessibles depuis Urban.

☒ Fondation : Appel à projets

La troisième information est en coproduction avec la Fondation. Je vous informe d'un appel à projets dédié aux collaborateurs bénévoles. Tout agent du Groupe, aujourd'hui bénévole dans une association d'intérêt général et qui souhaiterait que cette association soit accompagnée pour réaliser un projet particulier, a la possibilité de participer à l'appel à projet de la Fondation, dédié aux collaborateurs du Groupe, en déposant une candidature à partir du 13 mai 2024. L'appel à projet s'adresse uniquement à des structures d'intérêt général éligibles au mécénat, dans lesquelles une ou un salarié en activité dans le Groupe RATP est engagé bénévolement au moment du dépôt du dossier de candidature et ce quel que soit son niveau d'engagement, ses responsabilités ou son ancienneté au sein de ladite association.

Dans cet appel à projets, l'agent doit s'engager à parrainer le projet dès le dépôt de la candidature par l'association. Si le projet est lauréat, il doit le suivre pendant toute la durée de sa réalisation jusqu'au bilan avec la Fondation. Les types de projets éligibles sont ceux qui visent à agir en faveur de l'insertion sociale notamment, les projets devant s'inscrire dans son cadre d'intervention, faciliter l'insertion professionnelle ou favoriser l'égalité d'accès à la ville pour des publics urbains en situation de fragilité économique ou sociale.

Le cahier des charges de cet appel à projets est consultable sur le site Internet de la Fondation et accessible depuis Urban. La plateforme de candidature dédiée sera accessible à partir du 13 mai 2024. À partir de là, l'association aura un mois pour finaliser le dossier, soit jusqu'au 9 juin minuit.

Le lien vers cette plateforme sera accessible *via* le site de la Fondation pendant toute cette période. Le montant de dotation qui peut être demandé ne pourra jamais constituer 100 % du projet, cela ne peut être qu'un abondement à un projet de financement plus général. Chaque financement pour chaque projet ne peut pas dépasser 15 000 € puisqu'il est envisagé de soutenir entre 10 à 20 projets. La Fondation pourra accorder une dotation inférieure au montant demandé.

☒ RATP Dev : gains d'appel d'offres

L'information suivante est relative aux gains d'appels d'offres par RATP Dev. Avant de vous parler de Lyon, je voulais vous indiquer que le recours déposé par le perdant de l'appel d'offres de Saintes qui avait été remporté par RATP Dev, mais dont l'attribution définitive était suspendue à un contentieux engagé par ce perdant, a été rejeté. RATP Dev a bien été confirmée à Saintes.

Le 28 mars, l'autorité organisatrice Sytral Mobilités a attribué au Groupe RATP le contrat d'exploitation et de maintenance des métros et tramways de la métropole de Lyon et des territoires lyonnais. C'est un contrat d'exploitation et de maintenance des métros, tramways, funiculaires du réseau dénommé TCL (Transports en commun lyonnais). Dans ce lot, il y a la liaison dite Rhônexpress, ainsi que les futures navettes fluviales.

Dès janvier 2025 et pour une durée de 10 ans, RATP Dev sera chargée de l'exploitation et de la maintenance du matériel roulant, de l'entretien des infrastructures, et de la sécurité du réseau ferré de Lyon et de sa métropole. Cela comprend quatre lignes de métro dont deux automatiques qui représentent 102 rames, 44 stations de métro sur 70 kilomètres de voies assurant chaque jour environ 50 % des voyages du réseau. Au-delà de ces quatre lignes de métro, ce sont aussi sept lignes de tramway qui représentent 107 rames, 128 stations et 71 kilomètres de lignes. Le réseau ferré, c'est moitié métro moitié tramway, mais 50 % de l'emport sur le métro et 17 % sur le tramway. Cela consiste aussi à exploiter deux lignes de funiculaire. La liaison Rhônexpress est la liaison aéroportuaire qui comprend six rames, quatre stations et 13 kilomètres de lignes.

Quant aux futures navettes fluviales qui seront exploitées à partir de juin 2025, RATP Dev gèrera l'exploitation et la maintenance de la nouvelle offre de navettes fluviales aux côtés de la société dénommée Yachts de Lyon, ainsi que l'acquisition associée de quatre bateaux électriques. Ce mode de transport pourrait à terme permettre de réaliser 560 000 voyages supplémentaires par an.

Trafic et recettes

Je termine par les infos trafic et recettes à fin mars 2024. En ce qui concerne le trafic, on a toujours deux points de comparaison, l'un par rapport au mois identique de l'année précédente, l'autre par rapport à ce que l'on appelle la période de référence avant le Covid.

Le trafic de l'EPIC progresse de 10,9 % par rapport à mars 2023. Une partie de cette progression est à mettre au crédit d'un calendrier favorable puisqu'il n'y a eu ni congés d'hiver ni grèves en mars 2024. Si on corrige les résultats de mars 2024 de ces écarts congés et grèves, on progresse quand même de 6,7 % par rapport à mars 2023. Quand on compare le résultat à celui de 2019, on reste en retrait de 11 %. C'est un résultat stable sur l'ensemble du premier trimestre par rapport à 2019. Quand on décompose les 11 %, on constate -8,8 % pour le métro et -5,3 % pour le RER, presque -21 % sur le bus, même si l'écart continue progressivement à se réduire. Si on parle du tramway, on est quasiment revenu à la situation de 2019.

En recettes, notre écart par rapport à la période de référence de 2019 est moins important qu'en trafic. On est "seulement" en écart négatif de 3,2 % alors que j'évoquais précédemment un retard de 11 %. Cette réduction progressive de l'écart est notamment due à une progression des Navigo Jour, qui s'explique certainement par l'arrêt de leur équivalent magnétique (Mobilis). On constate aussi une reprise des ventes de Paris Visite qui progressent de 41,5 % par rapport à la période de référence. On imagine que cela pourrait correspondre à des achats anticipés à l'approche des Jeux Olympiques.

Comme les mois précédents, on constate une progression des titres annuels et mensuels qui continue à soutenir la hausse de ces recettes.

Voici les informations que je souhaitais partager avec vous.

Je donne la parole à Monsieur le secrétaire.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- J'ai deux questions. La première s'appuie sur un article de presse qui fait écho d'une remise en service des Bluebus augmentée. Je ne me souviens plus du chiffre, mais il y a un nombre complémentaire. La façon dont les autobus ont été remis permet-elle leur remise en exploitation immédiate ? Je crois qu'il y a un problème sur la batterie, elle ne doit pas être déchargée. Or cela fait une année que les véhicules ne circulent plus. Est-ce que les conditions de remisage durant cette année permettent aux parcs d'être remis immédiatement en exploitation ?

Les fournisseurs et l'entreprise sont-ils en capacité de respecter le calendrier de la remise en exploitation en termes de livraison, formation, remise en main, avant les JO ?

Ma seconde question concerne un sujet sur lequel je vous avais déjà interpellé. Il s'agit d'expérimentation de la vidéo surveillance algorithmique sur le réseau. Un nouvel article de presse aborde cette fois-ci la vidéo surveillance au cours du mois d'avril. Pouvez-vous ou non nous confirmer cette information ? Si oui, j'aurais aimé savoir dans quelles conditions elle a été réalisée, quelle était la finalité, comment les agents concernés ont été informés de cette expérimentation. Quel est le retour prévu à ces mêmes salariés et aux représentants du personnel ?

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour répondre à la première question, à la date de lundi dernier, 16 Bluebus ont été remis en service sur six lignes, sans incident particulier. À cette occasion, je n'ai pas entendu évoquer de difficultés particulières de remise en service progressive des bus au rythme où c'était prévu.

Concernant l'expérimentation, j'ai en tête que c'était sur un concert du groupe Black Eyed Peas à l'Arena de la Défense. Je n'ai pas plus de détails sur l'utilisation de la vidéo. Je vais regarder si la vidéosurveillance était appliquée dès les zones d'exploitation de la RATP. Je vous donnerai les précisions ultérieurement.

M. GAUTHERON.- Je lis un titre : "Paris, la SNCF et la RATP autorisées à expérimenter la vidéosurveillance algorithmique". C'était dans le cadre d'un match PSG Olympique Lyonnais durant le week-end du 19 au 22 avril, et du concert que vous évoquez.

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'avais pas en tête le match.

Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.- Il y a eu deux expérimentations pour la RATP et deux autres pour la SNCF pour utiliser l'IA en vidéosurveillance. La Ville de Cannes l'expérimente aussi pour le Festival. Je n'ai pas entendu parler d'autres cas.

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.-

En tout premier lieu, les informations du Secrétaire seront constituées de 2 interpellations.

☒ La 1^{ère} d'entre elle, Monsieur le Président, est liée, et c'est peu dire, aux **difficultés de dialogue entre la CRP et le CSEC**. En effet, nous avons été destinataire d'un courrier remettant en cause une convention datant de 2007 concernant les flux transmis par la caisse de retraite au comité d'entreprise. Ce flux nous permet d'identifier les retraités grâce à leur n° de pension et ainsi ouvrir leur droit à certaines prestations du Comité.

Sous le prétexte légitime de la mise à niveau RGPD, la caisse de retraite met fin purement et simplement dans les mois à venir à ces échanges de données. Sachez que le CSEC est également soumis à la RGPD et que nos données personnelles sont intégralement protégées.

Dès lors, il me semblait judicieux d'entamer un dialogue téléphonique avec Monsieur Rolin, directeur de la CRP. Mal nous en a pris car ce dernier préfère discuter via des courriers recommandés. Soit, le courrier a été fait et nous attendons une réponse que j'espère constructive Monsieur le Président. Si tel n'était pas le cas, nos anciens ne pourraient plus s'inscrire au CE car nous serions dans l'incapacité de les identifier dans des délais raisonnables et sans demander une multitude de papiers.

Je vous rappelle que l'ensemble de la gestion pluraliste reste attaché à nos anciens et je pense même que je peux associer la CGT à cet attachement.

☒ L'autre sujet concerne **les jeux olympiques sous 2 axes** :

La continuité de fonctionnement de notre instance durant cette période, la situation de nos restaurants d'entreprise notamment celui de Bercy mais aussi Bourdon quant à leur ouverture pendant cette période.

Le 2^{ème} axe est lié à l'inscription à l'ordre du jour d'un point général de l'impact sur les conditions de travail des agents sur l'ensemble des sites concernés par les restrictions de circulation.

Ces 2 interpellations appellent bien sûr, soutien de votre part pour l'une et réponse pour l'autre.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur ce deuxième point, cela pourrait se faire dans les informations du président d'une prochaine séance. On a informé les organisations syndicales au fur et à mesure.

S'agissant de la cérémonie d'ouverture, date à laquelle il y aura le plus de restrictions, cela s'est décanté la semaine dernière. Si, dans un premier temps, il était question de restreindre l'accès de LYBY et de Lachambeaudie dès 8 jours avant le 26 -la façade de LYBY qui donne sur la Seine faisant partie d'un périmètre de restriction-, la restriction d'accès se limiterait désormais au début de la journée du 26. Il n'y aurait pas de restrictions particulières les jours précédents.

L'information change tous les jours ; elle est susceptible de changer à l'avenir. Je pense cependant que l'on a un point d'étape suffisamment clair pour pouvoir faire un point sur les stations qu'il est prévu d'ouvrir et de fermer, et sur les conditions d'accès à différents sites. On peut le prévoir dans une présentation.

M. LE SECRÉTAIRE.- L'information du président n'est pas suffisante, il faut inscrire un point à l'ordre du jour car une autre problématique sera celle de la restauration. Quels effectifs seront à Bercy à cette période ? Il faut dès aujourd'hui en informer la cuisine centrale et lui dire si elle pourra livrer.

M. LE PRÉSIDENT.- Jusqu'à jeudi dernier, les livraisons 8 jours avant n'étaient pas possibles. Depuis jeudi, elles le sont, sauf le 26. Ayez en tête qu'à LYBY, en dehors des personnels strictement indispensables des différents PC et de la PG, le bâtiment sera certainement vide le 26. Quels seront les effectifs présents ? Comment anticiper le comportement des salariés vis-à-vis du télétravail ? C'est une question à se poser.

M. LE SECRÉTAIRE.-

☒ **Abordons maintenant le champ des activités sociales et culturelles.**

Nous avons ouvert le 25 avril dernier **notre subvention spectacles**. Le principe en est simple. Les salariés bénéficient d'une cagnotte de 160 à 240 € selon leur quotient familial qu'ils pourront utiliser pour l'achat de billets de spectacles de leur choix. Le montant de la cagnotte utilisée s'appliquera automatiquement à hauteur de 50 % du montant du billet.

Je ne peux pas omettre la **vente des places du PSG**, même si ce n'est pas mon sport favori, mais nous avons quand même vendu 280 places en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Depuis le début de la saison, nous avons vendu 6 000 places.

Un petit point maintenant **sur nos colos**. A ce jour, 2 600 enfants sont partis ou partiront avec le CE. Je rappelle notre objectif ; entre 3 000 et 3 200 enfants en 2024.

Quant **aux adultes**, plus de 3 600 séjours ont été réservés pour la période estivale.

Nous attendons la fin de l'année pour avoir une analyse plus fine mais à ce jour, à périmètre comparable, le CE semble en progression.

Quant à la **restauration**, au-delà de la dégradation des DA de Bastille, où nous attendons toujours une réaction de l'entreprise quant à la sécurisation du site, nous avons subi de nouvelles dégradations (sectionnement des câbles d'alimentation sur les DA de Saint-Ouen). Là aussi l'entreprise sera interpellée et je n'oublierai pas bien entendu les actes de vandalisme sur le restaurant de Poissonniers liés, si on en croit la RATP, aux agissements de certains jeunes indécents.

Enfin, le **centre de Noirmoutier** se prépare à accueillir ses premiers vacanciers au 1^{er} juin si tout va bien.

On a vendu 280 places pour la *Champions League* et 100 places pour la finale de la Coupe de France en 12 secondes, c'est un nouveau record du CE. Bientôt elles seront vendues avant d'avoir été en vente !

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Deux questions, la première concerne la restauration. Certains élus de la délégation ont interpellé M. CHAGH, en tant que délégué à la restauration, sur la problématique de ne plus pouvoir utiliser la carte de service comme moyen de paiement et de recourir au paiement sans contact. Or, certains agents peuvent ne pas avoir leur carte bleue ou l'option sans contact. Nous avons obtenu une réponse très courte qui n'explique pas les problématiques auxquelles le CSEC est confronté ni les pistes de réflexion potentielles qui pourraient être engagées. Globalement, la réponse a été la suivante : on ne peut plus se servir de la carte de service et il n'y a pas de solution. Pouvez-vous être plus explicite pour que les élus comprennent et soient en capacité de répondre correctement aux agents ?

Par ailleurs, est-il possible de nous faire un court état des lieux à date sur la mise en œuvre de la médiation entre le CSE 2 et le CSEC (transfert de personnels, des véhicules, du patrimoine, etc.) ?

Je réitère une question que j'avais posée à l'époque sur le coût global de cette opération, et sur la clé de répartition entre la prise en charge financière par le CSEC et celle du CSE 2.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur TAGANZA ?

M. TAGANZA.- Je voulais réagir par rapport à l'effraction qui a été citée sur le restaurant de l'entreprise Poissonniers. On est passé hier, il n'y a pas eu de gros dégâts. La fenêtre était en verre avant d'être cassée, il y a maintenant des barreaux. Il n'y a donc pas de protection en cas de pluie, par exemple. Apparemment, ils seraient entrés par la zone de livraison.

On est allé au restaurant d'entreprise. S'agissant des cartes de paiement, on a rencontré beaucoup d'agents et de salariés qui ont eu des difficultés de paiement sur le site, notamment des agents de CAP Île-de-France qui ont une carte de Ticket Restaurant, or cela ne fonctionne apparemment pas.

M. LE SECRÉTAIRE.- On n'a pas de convention avec CAP Île-de-France. Ils ne peuvent pas venir manger avec la subvention du CE.

M. TAGANZA.- Je ne parle pas des mis à disposition mais des agents salariés de CAP Île-de-France, qui travaillent aux Ateliers de Championnet.

M. LE SECRÉTAIRE.- On n'a aucune convention avec CAP Île-de-France.

M. TAGANZA.- Je ne comprends pas qu'il n'y ait pas de convention parce que ces agents travaillent là tous les jours. La fréquentation est apparemment de 150 couverts. Il y a un an ou deux, elle était 500 ou 600 couverts. Je ne dis pas que c'est lié, mais l'une des raisons est que les agents ne peuvent plus manger entre eux à cause de la carte. La fréquentation a peut-être diminué parce qu'il y a des problématiques de paiement.

Pour l'effraction, il y a un sujet car ce n'est pas la première fois. Le quartier est sensible. Quelles ont été les consignes de sécurité envers les agents du Comité d'entreprise qui y travaillent encore et sont sous notre responsabilité ? Ils regardent derrière eux avant de fermer la porte.

Il est dommage que le mode de paiement ne fonctionne pas parce que les agents de CAP Île-de-France y travaillent au quotidien et ne peuvent pas manger sur place.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- La carte de service ne fonctionnant plus en tant que moyen de paiement sur les machines, on doit payer avec la carte bleue, dont acte. Dans les sites où les agents sont amenés à utiliser des DA, des sociétés privées dévalisent quasiment les machines et le personnel se retrouve sans possibilité de manger. Qu'en est-il ? Des personnes ont accès au système prévu avec la subvention, alors qu'elles ne devraient pas. Comment le CSEC va-t-il se prémunir de ce "vol de subvention" par des personnes qui n'y ont pas accès et qui sont étrangères à l'entreprise RATP bien que travaillant dans nos attachements ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur MAUGERI ?

M. MAUGERI.- Ma question est relative à la sécurité. Existe-t-il une procédure de sécurité pour les caissières au moment où elles font leur fonds de caisse ? Je me suis aperçu que toutes les portes étaient ouvertes pour accéder au restaurant et au moment où les caissières faisaient leur fonds de caisse. Y a-t-il une procédure de sécurité au moment de faire les caisses ? Les caissières s'assurent-elles de la clôture de la zone pour être certaines qu'aucune intrusion ne peut avoir lieu à ce moment ? Peuvent-elles être accompagnées d'un agent sécurité au moment de la prise et de la fin de

service ? Actuellement, des salariés font le tour des locaux avec une bombe lacrymogène pour s'assurer que personne n'est caché dans les toilettes ou autre. Ce n'est pas leur métier.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur ORSINI ?

M. ORSINI.- Concernant les lecteurs de carte bleue, en responsabilité, on a reconsidéré la situation au vu de la non-sécurisation de la carte de service. Cela rajoute un élément de risque qui est loin d'être négligeable. Ces derniers mois, de nombreux agents ont été débités de montants astronomiques à la suite de la perte de leur carte de service. La seule alternative sécurisée aujourd'hui en France est la carte bleue. Par ailleurs, on est tous au fait de la future disparition de la carte de service. Plus tôt on se mettra en ordre de marche sur cette thématique, moins on aura à gérer des imprévus de dernière minute.

M. BAZIN.- Cela ne répond pas aux problématiques liées à l'utilisation de la carte bleue.

M. LE SECRÉTAIRE.- Sur la sécurisation de Poissonniers, il y a un vrai sujet qu'il faut voir avec la RATP et RRE. J'entends parler d'une fréquentation à hauteur de 700 ou 800, c'était probablement avant 2019 parce que la fréquentation n'a jamais atteint ce niveau dans les cinq dernières années. Je rappelle que ce n'est pas la première fois que cela arrive à Poissonniers. Le secteur est très compliqué. Je rappelle aussi que ce sont des mètres carrés sociaux. Si on veut sécuriser davantage le site, il faudra travailler avec RRE.

Cela étant, à Poissonniers, le risque restera fort parce qu'il y a toujours des personnes indécates dans le secteur. On le sait, cela ne date pas d'hier. Ils ont été victimes de vandalisme, rien n'a été volé mais cela a été cassé. Ce projet va être travaillé avec la RATP. L'interpellation est intéressante. Au-delà d'une procédure avec vigiles que l'on n'a jamais mise et ne mettra pas en place, il faudrait que les personnes soient en sécurité. J'entends qu'une grille a été posée, mais ce n'est pas suffisant selon moi. Il faut que la RATP réagisse.

Je rappelle que la RATP a été interpellée sur Bourdon et Saint-Ouen. Je n'ai toujours pas de réponse à date ; c'est problématique.

Quant aux machines, si elles sont dans un lieu public, on va les déplacer et les installer dans un lieu fermé. On a regardé la consommation régulière des agents dans les mêmes secteurs. Certains ont 15 passages, cela peut suggérer une potentielle fraude. La mesure est prise sur le calcul de la DA.

Sur la restauration d'entreprise, il y a la problématique de la carte bleue et celle de la fin de la carte de service. On travaille sur un nouveau type de paiement destiné aux agents de la RATP pour les prochains mois. On ne va pas attendre que la RATP mette en place le système, on va mettre en place le nôtre qui sera autonome et décorrélé de la RATP, afin d'avoir une meilleure flexibilité de travail. Aujourd'hui, on est embêté avec la carte de service. Le matériel est ancien, la carte de service date des années 2000, la sécurisation est faible. Il faut se remettre à niveau. On va travailler sur le sujet. Ce sera proposé aux agents d'ici la fin de l'année et expliqué en séance.

Quant aux DA et à leur déploiement sur les cartes de service, j'entends que vous avez un problème avec les cartes bleues. Il y a aussi des paiements sans contact avec des cartes bleues ; il y a un paramètre à faire. Certaines personnes n'ont pas de carte bleue, je n'ai pas trouvé de solution pour celles-ci. Peut-on faire une double codification dans le lecteur ? Je n'en suis pas certain. Quand je vois la difficulté à coder correctement les lecteurs, je ne vais pas m'engager.

CAP Île-de-France est une filiale de la RATP. La mutuelle RATP a décidé de faire bénéficier ses salariés de la restauration du CE. Elle a passé une convention avec nous, elle est bilatérale. Elle paie une somme et peut avoir la même prestation que les agents RATP. Cela s'est

également fait avec une ou deux filiales de la RATP qui ont fait la démarche, notamment Smart Systems. Rien n'empêche CAP Île-de-France de prendre contact avec le CE pour passer une convention bilatérale. On les accueillera avec grand plaisir.

M. SARDANO.- Apparemment, ses salariés ont une carte restaurant.

M. LE SECRÉTAIRE.- On ne la prend pas.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de passer au recueil des déclarations des organisations syndicales.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

A la suite de la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités fait parvenir aux organisations syndicales et patronales un projet de décret modifiant en particulier les conditions de transfert des agents et salariés de la RATP.

Conformément à l'article L. 3111-16-2 du Code des transports, les Organisations Syndicales Représentatives au niveau de la convention collective de la branche professionnelle des réseaux de transports publics urbains de voyageurs et de la RATP doivent être consultées sur ce projet de décret.

Dans sa réponse, la Fédération Nationale des Syndicats des Transports CGT a tenu à réaffirmer en premier lieu son opposition à l'ouverture à la concurrence du réseau historique de la RATP. Celle-ci est un non-sens puisqu'elle ne permettra en aucun cas de répondre aux besoins exponentiels de déplacements et aux exigences qu'impose un-service public de transport de voyageurs de haut niveau alliant sécurité et efficacité, soucieux de son développement et respectant l'impact environnemental.

Cette vision libérale de marchandisation du service public n'a pas d'autre objectif que d'alimenter, par des financements publics, des entreprises privées et cela, au détriment de l'intérêt général.

Nous avons aussi réaffirmé la nécessité d'un réseau unique sur un même territoire, exploité par une seule et même entreprise par le biais d'un monopole public.

Dans un second temps, nous avons rappelé que si la question des conditions de transfert des agents de la RATP est importante, elle n'a néanmoins pas fait l'objet d'une demande prioritaire par nos organisations. Notre priorité est de revoir les conditions du Cadre Social Territorialisé (décret n°2021-465) qui sont un recul social sans précédent pour l'ensemble des agents de la RATP concernés.

Par ailleurs, ce CST a déjà produit ses effets au sein de l'EPIC RATP par la mise en œuvre de la dénonciation des accords d'entreprise concernant le temps de travail et son organisation. Ainsi, de nouvelles dispositions ont été mises en place par le biais d'un nouvel accord d'entreprise créant un triple statut et des inégalités de traitements entre agents en fonction de leur date d'entrée dans l'EPIC. C'est pourquoi, la CGT-RATP n'a pas engagé sa signature. Cette situation créée d'importantes tensions sociales et renforce les difficultés de recrutement actuelles ne permettant plus d'assurer un service de transport nominal.

Nous constatons également que le législateur a introduit dans la loi n°2023-1270, la prorogation des mandats des représentants du personnel au sein de l'EPIC RATP, sans aucune concertation des représentants du personnel. Ceci constitue un déni de démocratie sociale dans l'entreprise et le mépris de la juste représentation des agents et salariés dans un contexte anxiogène

d'ouverture à la concurrence. Cette mesure, qui n'est pas de nature à apaiser des tensions déjà existantes, nous interroge fortement sur la finalité recherchée et à qui elle profite.

Concernant directement le contenu de ce projet de décret, nous observons l'intégration d'un certain nombre de nos remarques et demandes permettant ainsi de protéger, au mieux, les agents et les salarié.e.s concernés de la RATP.

Pour exemple, l'introduction d'une notion de volontariat, en fonction de la nouvelle répartition des lignes, veille à ce que l'agent ne soit pas subitement éloigné de son lieu d'habitation avec néanmoins la contrainte de ne pas pouvoir modifier son choix. De même, la modification du texte initial concernant la définition du temps de roulage dans le cadre de l'établissement des ETP, l'élargissement du champ d'appel à volontariat pour le réseau Noctilien, la suppression du transfert obligatoire des fonctions mutualisées sont des mesures qui tendent à atténuer les effets néfastes de ce décret.

Pour autant, ce dernier interroge sur les effets et les risques qui pourraient peser sur la continuité et la sécurité du Service public, puisqu'il tend à homogénéiser les besoins, sans tenir réellement compte des particularités et de la complexité du réseau.

En conclusion, la CGT condamne la priorité donnée par le gouvernement et le législateur aux demandes exprimées par les différents acteurs du marché du transport de voyageurs et d'Île de France Mobilités, dont l'objectif est avant tout comptable, au détriment des usagers, des agents et salarié.e.s de la RATP en termes de qualité de service et de conditions sociales.

D'ailleurs, au gré des mobilisations sociales qui apparaissent dans le réseau OPTILE à la suite de la mise en œuvre des appels d'offres par IDFM, nous constatons toutes et tous les effets néfastes de cette mise en concurrence des entreprises et donc des salarié.e.s dans le secteur des transports.

C'est, en ce sens, que la Fédération Nationale des Syndicats des Transports CGT et la CGT-RATP réaffirment leur opposition à l'ouverture à la concurrence. C'est aussi en ce sens que la FNST-CGT et la CGT-RATP appellent d'une part l'ensemble des agents et des salarié.e.s de la RATP à participer nombreuses et nombreux à la manifestation francilienne du 1^{er} mai 2024 dont le mot d'ordre est "Paix et Justice sociale pour les travailleurs en Ile-de-France et dans le monde !" à l'initiative des Unions Régionales CGT, CGT, FSU, UNSA et Solidaires. Le cortège partira de la place de la République à Paris à 14h00 pour rejoindre la place de la Nation. D'autre part, nous invitons ces mêmes agents ainsi que les représentants des associations d'usagers et les élu.e.s locaux francilien.nes à participer au rassemblement organisé au centre bus de Bord-de-Marne le lundi 06 mai prochain à partir de 09H30.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur GAUTHERON.

Monsieur LAMASSE ?

M. LAMASSE.- (Déclaration non fournie)

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

**III – APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES
SEANCES DU CSEC DES 7 FEVRIER ET 7 MARS 2024**

M. LE PRÉSIDENT.- M. LARDIDI ne nous a pas rejoints, on va rester sur l'hypothèse de son absence.

Mme FRANCIS.- M. GUIDEZ étant absent, Monsieur JONATA acceptez-vous de voter à sa place ?

M. JONATA.- Oui.

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

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

Mme KAÏS.- Oui

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

Mme GUEROULT.- Oui.

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

Mme FORD. - Oui.

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

M. BOURGEOIS.- Oui.

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

M. MORILLA.- Oui.

Mme FRANCIS.- Je n'ai plus personne pour remplacer M. BENOIST. Il y aura trois votants à la CFE-CGC.

M. BRIEUX n'étant pas là, Madame RICHARD, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme RICHARD.- Oui.

Mme FRANCIS.- Nous avons 21 votants : 6 pour FO, 7 pour la CGT, 5 pour l'UNSA et 3 pour la CFE-CGC.

M. LE SECRÉTAIRE.- On a 21 votants.

Mme FRANCIS.- Le compte est bon.

Approbation du procès-verbal de la séance du 7 février

(Il est procédé au vote)

Pour : FO (6) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (3)

→ Le PV du 7 février 2024 est approuvé à l'unanimité.

Approbation du procès-verbal de la séance du 7 mars

(Il est procédé au vote)

Pour : FO (6) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (3)

→ Le PV du 7 mars 2024 est approuvé à l'unanimité.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. Information sur les résultats du contrat IDFM – Tableau de bord T4 2023 et bilan annuel 2023

Madame Isabel LECRIQUE, Directrice de département – DPG/DDRI

participe à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Ce dossier a été examiné par la Commission économique le 23 avril dernier. Madame AZEVEDO, je vous cède la parole pour nous faire lecture du rapport.

Mme AZEVEDO.-

✕ Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur les résultats du contrat IDFM – T4 2023 et Bilan Annuel 2023

L'intervenante pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 23 avril 2024, était Madame Isabel LECRIQUE et nous la remercions pour sa présentation et ses explications.

Le trafic, au 4^{ème} trimestre 2023, est en augmentation dans tous les modes par rapport au 4^{ème} trimestre 2022 pour atteindre 791 millions de voyages. Au bilan 2023, le trafic atteint 2 981 millions de voyages soit une augmentation de 4,3% par rapport à 2022.

Les recettes sont stables par rapport au 4^{ème} trimestre 2022 avec une forte participation des titres annuels. Au bilan 2023 le nombre de titres vendus augmente de 2,9% par rapport à 2022.

Le volume de validations du Réseau de Surface est en hausse de 8,5 % par rapport au 4^{ème} trimestre 2022. Au bilan 2023, le volume de validations augmente de 2,2 % par rapport à 2022. L'intéressement serait pour le bilan annuel de 0,8M€. Pour information, l'intéressement du réseau ferré est de 5,5 M€.

METRO :

Les indicateurs de production pour le métro sont en baisse au 4^{ème} trimestre 2023 par rapport au 3^{ème} trimestre 2023 avec une augmentation d'indisponibilité du personnel, des causes techniques et des causes externes. Le bilan annuel 2023 de la production globale est portée à 93,5 % du service de référence.

Les événements marquants de ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 25. Les plus nombreux sont sur la ligne 14 pour des pertes liées aux infrastructures principalement sur l'alarme système.

Les indicateurs de régularité ponctualité sur le 4^{ème} trimestre sur la régularité des intervalles en heures creuses sont au rouge sauf pour les lignes 1 et 4. Le bilan annuel 2023 suit la même tendance et porte son total à 93,7 %.

La performance du réseau aux heures de pointe est en forte baisse au total (-6,3 points) avec des voyants au rouge sauf sur la ligne 1 et 14. Le bilan annuel 2023 est de 93,1 %.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le 4^{ème} trimestre sont globalement en hausse et au vert sauf pour les lignes 1 et 14 pour l'item "Information voyageurs en situation perturbée imprévue à bord". L'accessibilité reste un point faible avec cependant 2 voyants au vert pour les lignes 1 et 14 et les lignes classiques sur l'item "Disponibilité des escaliers mécaniques et des trottoirs roulants". La vente est partagée entre 3 voyants verts et 3 voyants rouges : les lignes automatiques et modernisées pour l'item "disponibilité des appareils de distribution" et les lignes automatiques pour l'items "disponibilité pour les lignes de péage". Les voyants de la Sureté n'évoluent guère avec 2 voyants en rouge pour les lignes automatiques et modernisées sur l'item "disponibilité de la vidéoprotection". Le bilan annuel 2023 est au vert sauf pour les lignes classiques pour l'item "Information voyageurs en cas de travaux" ; les lignes automatiques sur l'item "Information Voyageurs Statique en situation normale à bord" ; les lignes modernisées sur l'item "propreté des stations" et les lignes automatiques sur l'item "Accessibilité et respect des délais de remise en service des ascenseurs". Cependant, pour l'accessibilité et la disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants les

voyants restent au rouge sauf pour les lignes classiques sur l'item "disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants". La vente s'octroie 2 voyants rouges avec les lignes modernisées pour l'item "disponibilité des appareils de distribution" et les lignes automatiques pour l'item "disponibilité pour les lignes de péage". 2 voyants restent au rouge pour la Sureté sur les lignes automatiques et modernisées sur l'item "disponibilité de la vidéoprotection".

RER :

Les indicateurs de production pour le RER A au 4^{ème} trimestre 2023 sont en baisse par rapport au 3^{ème} trimestre 2023 liés principalement aux causes techniques et aux incidents voyageurs pour atteindre 96,4 %. Le bilan annuel 2023 s'établit donc à 95,4 % de l'objectif du contrat.

Les événements marquants de ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 16 avec 6 impactés par les installations fixes, 10 incidents voyageurs dont 5 colis délaissés et 1 pour cause technique.

Les indicateurs de régularité ponctualité sur le 4^{ème} trimestre sont en baisse et pour la première fois de l'année tous en rouge sur tous les items et tous les axes ! Le bilan annuel 2023 arrive tout de même à sortir 3 voyants au vert avec la ponctualité des trains en co-responsabilité avec la SNCF et la ponctualité par axe sur l'Axe Saint-Germain et l'Axe Marne-la-Vallée-Chessy.

Les indicateurs de qualité de service hors transport sur le 4^{ème} trimestre sont au vert pour l'information voyageurs ainsi que pour le contact voyageur sauf pour l'item "qualité du contact voyageurs en gare et stations". Pour l'accessibilité on retrouve 2 voyants rouges concernant les items "disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants" et "respect des délais de remise en service des escaliers mécaniques et trottoirs roulants". Les 2 voyants pour la vente sont au rouge et pour la première fois de l'année un voyant rouge pour la Sureté sur l'item "disponibilité de la vidéoprotection". Le bilan annuel 2023 indique 1 seul voyant rouge pour l'information voyageurs concernant l'item "IV dynamique en situation normale à bord". Des indicateurs à l'objectif pour les contacts voyageurs ainsi que pour la propreté. Des indicateurs au rouge pour la vente et à l'objectif pour la Sureté.

Les indicateurs de production pour le RER B pour le 4^{ème} trimestre 2023 sont en baisse par rapport au 3^{ème} trimestre liés aux difficultés SNCF, aux ajustements de l'offre et aux causes techniques principalement pour atteindre une production globale de 93,2 %. Le bilan annuel 2023 s'établit donc à 90,6 % de l'objectif du contrat.

Les événements marquants pour ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 11 avec 5 installations fixes dont 3 problèmes de voie, 2 accidents graves de personnes et 4 causes techniques.

Les indicateurs de régularité ponctualité pour le 4^{ème} trimestre sont globalement en baisse et restent au rouge. Le bilan 2023 est donc au rouge pour l'ensemble des items. Concernant le mécanisme de "remboursement voyageurs" évoqué en décembre, il est précisé pendant la commission économique, que sur les axes "Robinson/Bourg-la-Reine" pour 6 mois de non-ponctualité sur 2023 et "St-Rémy-les-Chevreuse/Parc de Sceaux" pour 9 mois de non-ponctualité sur 2023, les voyageurs seront remboursés à hauteur de 0,5 à 1 mois. Le coût total de ce remboursement, auprès de 506 540 clients, atteindrait, pour IDFM, un montant de 22 millions d'euros dont 3,5 M€ pour la RATP.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le 4^{ème} trimestre sont à l'objectif pour l'information voyageurs, les contacts voyageurs et la propreté. Pour l'accessibilité les voyants sont au rouge sauf pour l'item "disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants" qui devient vert. Les 2 indicateurs de la Vente sont au rouge et ceux de la Sureté au vert. Le bilan 2023 indique que les indicateurs de l'information voyageurs sont au vert sauf l'item "IV station en situation normale à bord". Les indicateurs des contacts voyageurs et de la propreté sont au-dessus de l'objectif. Les indicateurs de l'accessibilité sont partagés avec 2 voyants rouges concernant l'item "disponibilité des ascenseurs" et "respect des délais de remise en service des escaliers mécaniques et trottoirs roulants". Les 2 voyants pour la Vente sont au rouge et pour la Sureté 1 voyant vert et 1 voyant rouge pour l'item "disponibilité de la vidéoprotection".

Concernant le réseau de surface BUS et TRAM

Les résultats du Tramway pour ce 4^{ème} trimestre sont en hausse par rapport au 3^{ème} trimestre malgré une petite baisse du Groupe 1. Il est à noter la forte progression du groupe 3. Le bilan 2023 voit donc ses résultats de 95,1 % de l'objectif du contrat pour le groupe 1, de 97,3 % pour le groupe 2 et de 98,7 % pour le groupe 3.

Les indicateurs de production de Bus en Site Propre pour le 4^{ème} trimestre sont en hausse par rapport au 3^{ème} trimestre. Le bilan annuel 2023 porte son résultat à 94,5 % de l'objectif du contrat.

Les indicateurs de production de Bus Paris pour le 4^{ème} trimestre sont en hausse par rapport au 3^{ème} trimestre. Le bilan annuel 2023 porte son résultat à 77,6 % de l'objectif du contrat. Résultat impacté sur l'ensemble de l'année principalement par des pertes externes et de l'indisponibilité du personnel.

Les indicateurs de production de Bus Petite Couronne pour le 4^{ème} trimestre sont en hausse par rapport au 3^{ème} trimestre. Le bilan 2023 porte son résultat à 85,8 % de l'objectif du contrat avec les mêmes causes que Bus Paris en moindre pourcentage.

Les indicateurs de production du Bus Noctilien pour le 4^{ème} trimestre est en hausse par rapport au 3^{ème} trimestre. Le bilan annuel 2023 porte son résultat à 95,4 %.

Les indicateurs de régularité ponctualité sur RDS pour le 4^{ème} trimestre sont majoritairement avec des voyants au rouge sauf pour les groupes 2 et 3 du Tramway. Le bilan annuel 2023 montre la même tendance.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le 4^{ème} trimestre sont tous au vert pour l'information voyageurs en situation perturbée imprévue en station et à distance, en cas de travaux ou de grève. C'est cependant l'inverse pour l'IV dynamique en situation normale à bord, en gare, en station ou en points d'arrêts sauf pour le groupe 3 du Tramway sur l'item "IV dynamique en situation normale à bord" et pour les groupes 2 et 3 du Tramway, le Bus en Site Propre et le Bus Paris pour l'item "IV dynamique en situation normale en gare, en station et points d'arrêts". Les voyants sont tous au vert pour l'item "IV statique en situation normale à bord". Pour l'item "IV statique en situation normale en stations et points d'arrêts" les voyants sont partagés et sont en rouge pour l'ensemble du Tramway et pour le Noctilien. Les indicateurs contacts voyageurs sont tous en vert. Les indicateurs de la Propreté sont partagés. 1 voyant vert uniquement pour le groupe 3 du Tramway sur l'item "Propreté des stations de Tramway et stations TVM/393". 2 voyants rouges sur l'item "Propreté des véhicules" pour le groupe 1 du Tramway et pour la Petite Couronne. 3 voyants sont au vert pour la vente sur l'item "disponibilité des équipements de validation" sur le groupe 3 du Tramway, sur le Bus en Site Propre et le Noctilien. Concernant l'item "disponibilité des équipements de distribution" seul le groupe 1 du Tramway est au rouge. Les voyants pour la Sureté sont tous au vert excepté le groupe 3 du Tramway pour l'item "disponibilité pour la vidéoprotection en station". Le bilan annuel 2023 révèle des indicateurs au vert pour l'information voyageurs sur les items "IV en situation perturbée imprévue en station et à distance, en cas de travaux et en cas de grève". A contrario, les indicateurs sont au rouge pour l'information voyageurs concernant l'item "IV dynamique en situation normale à bord" ainsi que l'item "IV dynamique en situation normale en gare, stations et points d'arrêts" sauf pour le groupe 2 et 3 du Tramway. Les indicateurs sont tous au vert pour l'information voyageur sur l'item "IV statique en situation normale à bord". Ils sont en revanche au rouge sur l'item "IV statique en situation normale en station et points d'arrêts" sauf pour les Bus en Site Propre, Paris et Petite Couronne. Les indicateurs concernant le contact voyageurs sont tous au vert exceptés la Petite Couronne pour l'item "Sécurité et confort de conduite". Les indicateurs sur la propreté sont partagés. 3 voyants rouges sur l'item "Propreté des stations de Tramway et stations TVM/393" et 1 voyant vert pour le groupe 3 du Tramway sur le même item. 4 voyants verts sur l'item "propreté des véhicules" et 3 voyants rouges pour le groupe 1 et 3 du Tramway et la Petite Couronne sur le même item. Concernant l'accessibilité les indicateurs

sont tous au vert excepté pour la Petite Couronne sur l'item "disponibilité des palettes UFR". Les indicateurs de la Vente sont partagés. 4 voyants au rouge pour le groupe 1 et 2 du Tramway, Paris et Petite Couronne sur l'item "disponibilité des équipements de validation" et 2 voyants rouges pour le groupe 1 et 2 du Tramway sur l'item "disponibilité des équipements de distribution". Les indicateurs de la Sûreté sont tous à l'objectif.

Les résultats concernant les malus restent sur les indicateurs de qualité de service de la Vente dans tous les modes (sauf métro) et de la Ponctualité/Régularité sur le Bus, le métro et le RER B.

Sûreté :

Pour le 4^{ème} trimestre 2023, il est à noter une hausse de 18% par rapport au 4^{ème} trimestre 2022 sur les atteintes à l'encontre des voyageurs avec 2 848 faits recensés ce trimestre dont une augmentation de 65% des atteintes sexuelles. Les atteintes aux agents augmentent également de l'ordre de 8% pour les atteintes physiques particulièrement chez les agents du GPSR (20%) et les Machinistes (17%). Les faits d'outrages et menaces augmentent aussi de 12% avec une dynamique constante sur l'année. Le métro est le principal concerné avec une augmentation de 30% chez les agents de stations mais aussi chez les conducteurs. Pour les Machinistes, les différends de circulation restent la principale cause des outrages et menaces. Les atteintes aux biens restent globalement stables.

Concernant l'activité du GPSR au 4^{ème} trimestre 2023, 100 équipes par jour, en moyenne, opèrent sur l'ensemble du réseau. Les interpellations augmentent de 14%. Le nombre d'individus évincés est en hausse (28%). La verbalisation continue sa hausse de 14%.

Les signalements des colis délaissés sur les réseaux ferrés au 4^{ème} trimestre augmentent de 80% liés au contexte international ce qui a pour conséquence d'augmenter également le nombre de sollicitations d'équipages de cyno-détection de 52%.

Au 4^{ème} trimestre 2023, 1 340 vidéos ont été mises à disposition soit +9% par rapport au 4^{ème} trimestre 2022 et les duplications à fin judiciaire sont aussi en hausse de 7%.

Le nombre de signalements issus du 3117/31177 a été de 3 001 pour le 4^{ème} trimestre 2023 dont 203 pour alertes à caractère sexuel soit une hausse totale de 78,8% par rapport à la même période 2022. 12 245 rencontres ont été réalisées par les agents du Recueil Social.

Concernant les relations clients et les réclamations :

La volumétrie de réclamations téléphoniques sur le 4^{ème} trimestre 2023 est de 21 703 contacts soit une augmentation de 5% mais qui reste de 1 point non conforme à l'objectif. Celle du courriel est de 11 801 contacts (non conforme) et celle du courrier de 2 003 contacts (conforme). Avec un total de 33 521 réclamations traitées, le principal motif est lié aux infractions avec 40 % du volume total de réclamations.

Pour finir, la Commission demande à l'intervenante :

- Au même titre que le RER, quel est le nombre de colis délaissés sur le Métro par ligne et sur RDS ainsi que le nombre de kilomètres perdus ?
- Quelle est la part de la RATP sur la vente en nombre de titres ?

Merci de votre attention.

Mme LECRIQUE.- Je n'ai pas toutes les données mais depuis que l'on s'est vu, j'ai rassemblé quelques éléments sur le nombre de colis délaissés sur le réseau ferré. Je peux vous donner les chiffres que l'on a en chronique, mais je n'ai pas le nombre de kilomètres associés. Je ne sais pas si j'arriverai à obtenir l'information.

S'agissant du nombre de colis délaissés, on constate une hausse assez importante depuis 2019. Il faut prendre les chiffres avec un peu de recul car cet indicateur n'a pas été suivi de manière précise. Malgré tout, la tendance est là. En 2019, plus de 600 objets délaissés ont été comptabilisés sur le réseau ferré (métro et RER), contre plus de 2 250 en 2023. On note une forte augmentation du nombre de colis délaissés. On observe une hausse importante en cette fin d'année sur les lignes 3, 8, 12 et 13. Le contexte indiqué par Mme AZEVEDO à l'instant a probablement conduit à cette hausse massive. Chaque colis délaissé a un impact sur le trafic, voire entraîne une interruption de plusieurs heures.

Pour lutter contre ce phénomène, la RATP a depuis plusieurs années déployé des équipes de chiens renifleurs. IDFM a accepté de financer des équipes supplémentaires. On va avoir une vingtaine de chiens sur 9 implantations sur le réseau. L'objectif est d'intervenir rapidement pour diminuer le temps d'interruption du trafic. Il y avait 1 550 colis délaissés en 2021 et 2 269 en 2023.

Une deuxième action est menée. Il s'agit de campagnes de communication avec des gros sacs et des stickers dans les matériels roulants pour rappeler aux voyageurs de ne pas oublier leurs bagages dans le métro et le RER. Je n'ai pas plus d'éléments à ce jour.

Par ailleurs, une règle entre les trois opérateurs de l'Île-de-France que sont la SNCF, Optile et la RATP, fixe la part des titres de la RATP sur le nombre de titres vendus. Il y a une clé de répartition des titres quel que soit l'endroit où ils sont vendus. Cette clé attribue environ 60 % des ventes à la RATP.

La filiale d'IDFM Comutitres est la boîte d'enregistrement de toute la collecte des recettes en Île-de-France, quel que soit l'endroit où le titre de transport est acheté. Elle répartit et attribue ces recettes aux trois réseaux.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il des déclarations ?

Monsieur HONORÉ ?

M. HONORÉ.-

A l'heure de l'examen de ce bilan 2023, qui confirme la tendance d'un retour progressif à la "norme" d'avant pandémie, il nous paraît important de rappeler que ces résultats sont obtenus dans un contexte assez chaotique.

Pour mémoire, 2023 fut une année marquée par des grèves liées à la contestation de la réforme des retraites, aux dégradations des conditions de travail et à l'absence de primes pour les grands événements ; plusieurs semaines d'émeutes urbaines ; des travaux et prolongements de lignes mais également des empêchements liés aux infrastructures et aux matériels en fin de vie, etc. Tout ceci dans le cadre d'un renforcement progressif de l'offre complexifiant l'atteinte des objectifs et entraînant un examen comparatif de résultats obtenus sur des périmètres rebasés.

Compte tenu de ce contexte, FO Groupe RATP estime que "le contrat" a été largement honoré par les salariés de la RATP dont seul l'engagement quotidien permet d'offrir un niveau de service mondialement reconnu, aux voyageurs de l'Île de France.

Nonobstant une inflexion au quatrième trimestre 2023, le trafic voyageur poursuit sa croissance sans pour autant atteindre les résultats de 2019. Le trafic Bus est à la peine alors que le RER et le Tramway reviennent à des niveaux proches de l'avant COVID.

Le nombre de titres de transports vendus progresse en comparaison de 2022 mais reste inférieur à 2019. Les recettes sont stables dans un contexte de forte d'augmentation tarifaire.

La validation progresse sur le réseau de surface en comparaison de l'exercice précédent. L'intéressement aux recettes directes et aux validations se monte à 6,3 millions d'euros.

Au métro, l'offre a retrouvé le niveau d'avant COVID mais, pénalisée par des manques d'effectifs, elle n'atteint pas l'objectif contractuel. La RATP est pénalisée sur la "régularité/ponctualité" de ce réseau. Les objectifs de régularité des intervalles aux heures creuses continuent de questionner, même une ligne automatique peut ne pas les atteindre...

Hors transport, l'information et le contact voyageur, la propreté et la sûreté sont au niveau attendu. Seule l'accessibilité, "la disponibilité des escaliers mécanique et trottoirs roulants", tangente avec l'objectif sans toutefois l'atteindre. Difficile de maintenir des équipements lorsque l'on ne dispose pas des pièces détachées...

Au RER, la production progresse, mais c'est toujours "deux salles, deux ambiances". La ligne A performe à 95,4% de l'offre contractuelle, handicapée par des causes techniques et des incidents voyageurs, quand la ligne B atteint, elle, 90,6%, plombée par les difficultés SNCF. Les objectifs de régularité/ponctualité sont atteints ou proche sur la ligne A mais toujours dans le rouge sur la ligne B. La RATP est pénalisée sur la régularité/ponctualité de cette ligne, à contrario la ligne A génère un bonus sur cet item.

A ceci viendra s'ajouter la campagne de dédommagement des voyageurs de la ligne B pour "ponctualité inférieure à 80% pendant au moins 3 mois". Son coût est aujourd'hui estimé à 3,3 millions d'euros.

Hors transport, les indicateurs du RER sont globalement bien orientés, qu'il s'agisse de l'information et du contact voyageur ou de la propreté. La situation est plus contrastée sur l'accessibilité, la disponibilité des appareils de distribution et des lignes de péages qui restent problématiques.

FO Groupe RATP rappelle que ces équipements parfois atteints d'obsolescence auraient déjà dû faire l'objet d'investissements publics. C'est pourquoi nous estimons que la RATP et ses personnels sont injustement pénalisés.

Sur le Réseau De Surface, le tramway tire son épingle du jeu atteignant 97,4 % de l'offre. Seul le T1 dont le matériel devrait être remplacé en fin d'année marque le pas. Ce réseau est celui qui dégage le plus gros "bonus transport" avec 1,9 million d'euros, loin devant le RER A à 1,3 millions d'euros, les autres composantes du réseau enregistrant toutes des malus sur la "ponctualité/régularité".

Hors transport, les indicateurs du Tramway sont assez contrastés. L'information voyageurs, la propreté et la disponibilité des équipements de vente et de validation ne sont pas au niveau attendu quand la sûreté, la sécurité et le contact voyageurs sont dans le vert.

Une fois encore, FO Groupe RATP constate que, faute d'investissements, certains équipements "hors d'âge" sont injustement pénalisants.

Malgré une progression, les réseaux d'autobus (hors BSP) ont été fortement pénalisés par la congestion, les émeutes et les travaux des JOP. C'est le mode de transport qui enregistre le plus gros malus "ponctualité/régularité" avec près de 6,6 millions d'euros...

Hors transport, l'IV dynamique et la disponibilité de certains équipements dénotent des autres indicateurs", proches ou à l'objectif. Est-il besoin de rappeler que l'entreprise cumule les difficultés, zones d'ombre, délestages municipaux, matériel hors d'âge etc. ?

Au global, la qualité de service "hors transport" dégage un bonus de 11,9 millions d'euros qui vient compenser un malus de 11,1 millions sur la ponctualité/régularité.

L'indice de "perception du service" par le voyageur permet de dégager un bonus de 4,8 millions d'euros.

Enfin et pour finir, avec une fréquentation en hausse, la sécurité se dégrade à nouveau sur notre réseau. Les agressions envers les voyageurs, les agents d'exploitation et les agents du GPSR sont en augmentation. L'activité du GPSR, en forte hausse confirmant cette tendance.

Pour FO Groupe RATP, l'entreprise, les forces de l'ordre et la justice doivent faire front commun afin d'assurer un haut niveau de sécurité en l'IDF, aucune tolérance ne saurait exister envers des agresseurs.

Merci.

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

M. SARDANO.-

La présentation du quatrième trimestre, qui vient clore l'année 2023, nous montre que les espoirs placés dans un redressement de nos résultats sont en partie déçus. En effet, si le RER A reste le bon élève, et si le TRAM obtient des résultats en hausse, que dire du RER B sinon que rien de nouveau sur cette ligne... On frôle le catastrophique au quotidien et en tant qu'élus mais aussi citoyens, nous plaignons sincèrement nos collègues et les voyageurs captifs de ce mode de transport.

Depuis trop d'années, le quotidien est en mode dégradé et malgré les annonces du style "demain sera mieux", on ne sait toujours pas la date de ce demain. La proximité des JO avec la desserte de sites tels que le stade de France et la piscine olympique aurait pu laisser l'espoir d'un investissement à la hauteur des enjeux. Mais il n'en est rien. Presque 10 % de non-production qui impactent négativement la régularité auxquels il faut rajouter les problèmes d'accessibilité qui ne trouvent pas de solution trimestre après trimestre.

La disponibilité des lignes de péage reste elle aussi en deçà des objectifs et là aussi sans perspective d'amélioration. Les élus UNSA Groupe RATP attendent toujours que soient présentés les plans d'actions permettant d'atteindre les objectifs contractuels car si le RER B est impacté, c'est l'ensemble des réseaux qui connaît la même situation.

Pour continuer sur le réseau ferré, nos élus s'inquiétaient de la situation du métro. Ce réseau allait-il prendre exemple sur le réseau Bus ? La dégradation des indicateurs de régularité, qui persiste au quatrième trimestre, semble apporter une réponse malheureusement positive.

C'est catastrophique aux heures creuses et guère mieux aux heures de pointe. De nouveau, nous demandons des explications et des plans d'actions.

Pour ce qui est du Bus, si la production s'améliore lentement grâce à l'embauche massive de machinistes en 2023, la situation reste fragile avec un constat : l'objectif contractuel est tout simplement inatteignable. Les franchises sont si basses que même avec un effectif au complet, il est impossible de respecter le contrat. Les pertes liées au matériel à elles seules sont au-dessus de l'objectif global. Le niveau des objectifs interroge sur la négociation à venir entre IDFM et la RATP mais aussi dans le cadre des appels d'offres. D'ailleurs, nos concurrents ont déjà fait savoir que les contrats actuels étaient irréalisables en l'état. Que va faire la RATP dans les futures négociations ? Accepter sans sourciller ? Ou refuser un diktat suicidaire économiquement ? Pour terminer sur le Bus, le constat est cruel quant à notre clientèle : dès qu'elle le peut, elle utilise d'autres moyens de transport. En particulier sur Paris avec moins 30% de voyages en comparaison de 2019.

Les conséquences de l'année 2022 se font ressentir et les embauches de machinistes annoncées à grands renforts de campagne médiatique n'y changent rien. Les intervalles trop larges, les suppressions, les difficultés de circulation ont eu raison de leur patience et ceux qui peuvent faire autrement, et bien ils ne prennent plus le Bus au profit certainement des mobilités dites douces ou de la marche à pied. Les choix de la direction de RDS ont fortement impacté les comptes 2022 et 2023 avec des pénalités, sur pénalités, réfaction et malus mais ils continueront à se faire ressentir pendant encore

de nombreuses années. C'est donc sur un bilan extrêmement mitigé que se termine 2023 alors que les enjeux liés à la réussite des JO de Paris se profilent.

L'UNSA Groupe RATP s'inquiète quant à la capacité de nos directions de réussir les JO. Il ne faudrait pas que les agents servent de boucs émissaires en cas d'échec alors même que les indicateurs liés directement à la qualité relationnelle de nos collègues sont, eux tous au vert. Validant ainsi l'investissement au quotidien de celles et ceux qui sont au contact de nos usagers clients.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARDANO.

Madame LECRIQUE ?

Mme LECRIQUE.- Je voudrais revenir sur la question de la sécurité pour avoir une vision sur 2023, même si les résultats sont plus prononcés au quatrième trimestre. Le T4 est souvent un trimestre compliqué.

S'agissant du nombre d'atteintes physiques à l'encontre du personnel RATP, la tendance est stable en 2023 par rapport à 2022. 1 057 atteintes physiques à l'encontre du personnel de la RATP, c'est toujours trop. En 2022, il y en avait 1 073. On est légèrement en baisse en 2023, mais la situation est globalement stable. On note une légère diminution des outrages et menaces. Les atteintes physiques et les outrages et menaces à l'encontre de nos agents n'explorent pas.

Quant aux atteintes aux biens, la situation est également stable avec 2 326 cas en 2022 contre 2 292 en 2023. Pour ce qui est des interpellations du GPSR, des évictions et verbalisations, mis à part le phénomène lié aux atteintes de type sexuel, les interpellations sont plutôt à la baisse en 2023, les évictions également.

Pour ce qui est du métro, j'ai entendu les difficultés dans les déclarations. Je rappelle que le métro est revenu à une production similaire à celle d'avant Covid à partir de mars 2023. Le pourcentage de production est calculé sur une base kilométrique plus importante à partir de 2023. Certes, les résultats ne sont pas à la hauteur des objectifs fixés par le contrat, mais on note une amélioration de la situation au cours de l'année 2023. Ce n'est pas encore parfait. Les taux de production s'améliorent. Je pondère mes propos avec le fait que l'engagement de production était plus important à réaliser à partir de mars 2023, au fur et à mesure de la remontée de l'offre d'avant Covid sur l'ensemble du réseau métro, à l'exception des lignes en travaux.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.- Je reviens sur les objets délaissés. Vu l'explosion du nombre d'objets déclarés délaissés sur le réseau, j'ai entendu dire que le P.-D.G. allait créer deux groupes de travail sur le sujet, dont un sur les objets délaissés. Comment ce groupe va-t-il s'organiser ? Le CSEC sera-t-il informé des intervenants ?

Il y a eu un décret du 27 février 2024 sur l'expérimentation de véhicules dotés d'un gyrophare deux tons, conduits par le GPSR pour amener les maîtres-chiens renifleurs d'explosifs des sociétés de sécurité privée afin d'intervenir plus rapidement sur les objets délaissés. Cela va être mis en place avant les JO pour réduire les temps d'intervention. Cela ne va pas régler le problème mais légèrement diminuer les temps d'intervention. Depuis quatre ans, on est passé de 900 à plus de 2 000 objets déclarés. Comment le groupe de travail va-t-il s'organiser ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur JONATA ?

M. JONATA.- Je reviens sur les colis. Les chiffres transmis concernent-ils uniquement ceux qui impactent la circulation des trains ?

Mme LECRIQUE.- Ce sont ceux qui ont un effet sur le trafic ?

M. JONATA.- Vous n'avez pas les chiffres des autres colis délaissés ?

Mme LECRIQUE.- Je ne sais pas.

M. JONATA.- Quant à la propreté, les chiffres sont uniquement liés aux espaces voyageurs ? Vous n'avez pas d'éléments séparés sur les espaces sociaux ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Merci Monsieur le président. La déclaration de M. SARDANO sur les messages contradictoires que peut envoyer l'entreprise sur les recrutements me fait réagir.

Début 2023, la Direction de la RATP annonce le recrutement de 2 400 machinistes-receveurs sur le périmètre de l'EPIC. En discutant sur le tableau de bord de RDS la semaine dernière, on nous a informés que le recrutement était d'environ 1 500, comme chaque année. Si la population a été informée d'un recrutement à 2 400, elle ne l'a pas été du changement de volume. Il n'y a pas eu de communiqué de presse indiquant que le nombre d'embauches avait diminué. Cela éviterait pourtant d'envoyer des messages contradictoires.

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'étais pas au CSE 2 auquel vous participiez. Je pense que les 1 500 parlaient peut-être de la prévision de recrutement 2024, qui à 2 500 revenait à une épure habituelle de 1 500. Je vous confirme qu'en 2023, il a bien été procédé à plus de recrutements que 2 400. C'est bien le chiffre de 2 400 qui a été réalisé en 2023.

M. GAUTHERON.- J'ai une question sur les équipes cynodétection. J'entends dire que cela se développe, mais il y avait un sujet sur l'agrément. Où en est-on ? On peut déployer les équipes, mais si elles ne sont pas accréditées pour travailler, c'est compliqué.

Sur le T1, je note une hausse des indisponibilités matérielles au 4^{ème} trimestre. C'est surprenant puisqu'il n'y a pas eu de problèmes pendant les trois premiers trimestres. Au 4^{ème} trimestre, les indisponibilités matérielles explosent. Je sais que le matériel est vieillissant, qu'il y a des difficultés pour le renouveler, mais la concentration de l'indisponibilité matérielle au dernier trimestre interroge.

Sur le métro, quelle est la difficulté de la ligne 8 ? Je suis un usager quasi quotidien de cette ligne. Je constate que cela ne va pas.

Je comprends qu'il y a des problèmes de recrutement, de disponibilité de personnel, mais je pense qu'il y a aussi un problème de construction de l'offre à la base. Cela a des incidences sur le reste. Il serait bien qu'IDFM fasse quelque chose. Le fait que cette ligne 8 sorte du lot interroge.

J'ai une question sur la hausse des verbalisations du GPSR. Est-ce la simple constatation d'une hausse des comportements d'incivilités et de fraudes, ou un changement de politique et d'objectifs fixés aux équipes ? Ce n'est pas pareil.

Sur les agressions sexuelles, il n'y a pas de qualificatif. On ne peut être que consterné, médusé, etc. Je regrette de ne toujours pas voir des affiches de sensibilisation dans le réseau. Je n'ai toujours rien vu. On peut entendre qu'il y a un numéro quand on est témoin, mais certains ont une mémoire visuelle, d'autres une mémoire auditive, il y a l'impact psychologique, etc. Il serait bien d'avoir des supports visuels dans nos rames, nos stations et nos espaces pour rappeler cela en permanence.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais répondre à M. BRILLAUD sur le groupe de travail et commencer à répondre sur la question des habilitations des chiens.

Concernant le groupe de travail, il ne s'agit pas de revoir la politique colis abandonnés, colis délaissés, mais de savoir si on ne peut pas optimiser les temps pris à traiter le sujet, de la constatation jusqu'à la fin de la levée de doute. En allant dans certains PC, on s'aperçoit qu'indépendamment du temps d'acheminement du chien et de celui nécessaire pour se rendre jusqu'au colis, on perd du temps dans la gestion de la sollicitation de l'équipe cynophile ou dans le traitement de l'information. Un chantier d'excellence opérationnelle est lancé pour analyser les pertes qui relèvent de la seule RATP.

Le groupe se constitue, ce n'est pas encore fait. Il aura deux ou trois mois pour travailler. On pourra éventuellement partager le résultat de ce travail, mais c'est plutôt un chantier d'excellence opérationnelle.

M. BRILLAUD.- Faire travailler plusieurs corps de métier pour optimiser...

M. LE PRÉSIDENT.- Oui parce que ce n'est pas optimisé aujourd'hui. On a quelquefois besoin d'un chef d'incident. Il peut parfois venir d'une autre station alors qu'il pourrait être identifié sur la station en question.

M. BRILLAUD.- Quel serait le deuxième groupe de travail ?

M. LE PRÉSIDENT.- Je ne sais pas de quoi vous parlez.

Sur les chiens détecteurs, à l'approche de l'événement des Jeux Olympiques, le ministère de l'Intérieur a modifié les conditions. Pour être considérés comme chiens renifleurs, les animaux doivent passer un certain nombre d'examens, comme une habilitation. Il y a eu un renforcement du niveau d'exigence des chiens cynophiles. On peut considérer que c'est presque contradictoire car c'est au moment où on en a le plus besoin que l'on renforce le niveau d'exigence. Néanmoins, on parle de 20 chiens renifleurs habilités. On a pris plus de temps qu'on ne le pensait pour en disposer puisqu'on a dû attendre des chiens réellement habilités aux nouvelles normes. Ceux dont on dispose le sont. On travaille avec Eurodisney sur la portion Chessy. On partageait un chien avec la SNCF, mais celle-ci l'utilise pour les lignes à grande vitesse. Pour dédier un chien à notre réseau, on étudie comment améliorer la mise à disposition partagée du chien.

M. BRILLAUD.- Ce n'est pas tout à fait exact. Auparavant les chiens étaient certifiés STAC, une certification pour l'aviation civile. Ce n'était pas adapté pour le transport public. Il n'existait que cette certification. Une autre certification a été créée pour tous les transports, elle est plus compliquée à passer, avec des tests plus larges pour les chiens. Beaucoup de chiens ont échoué. Il y a eu un report de la certification après les Jeux Olympiques. Tous les chiens pourront donc travailler avec l'ancienne certification.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame LECRIQUE ?

Mme LECRIQUE.- Concernant la propreté des espaces sociaux, à travers le contrat IDFM, on ne mesure pas la propreté dans les espaces sociaux. On a uniquement des indicateurs sur la propreté en station et à bord des trains. Je n'ai pas d'information sur la propreté dans les espaces sociaux.

Vous m'avez demandé si les colis recensés étaient relatifs au trafic. Je n'ai pas la réponse. Je pense que ce sont tous les colis signalés, mais je vais vérifier.

Vous êtes surpris par une indisponibilité importante du matériel roulant sur le T1. C'est effectivement l'une des causes importantes du manque de production sur le T1, ce n'est pas nouveau. C'était déjà le cas en 2022. On a eu l'été dernier une importante opération de remise à niveau de ce matériel TSF qui nous pose difficulté. Dès que l'on a un problème, il y a un effet boule de neige. C'est

ce qu'il s'est passé sur le dernier trimestre. On attend l'arrivée des TW 20 d'ici novembre 2024. On espère que cette ligne fonctionnera mieux à partir de la fin de l'année 2024.

Vous étiez surpris par les difficultés rencontrées sur la ligne 8. Je vais vous donner quelques caractéristiques de la ligne qui cumule des difficultés. Cette ligne étant très longue -l'une des plus longues-, les probabilités d'y rencontrer des difficultés sont plus nombreuses. Le matériel roulant de cette ligne est ancien, plus de 43 ans. Même si les collègues de la maintenance interviennent à des pas de maintenance réduits par rapport à d'autres lignes, le matériel roulant est ancien, les infrastructures également. Malgré l'intervention des équipes de maintenance, la probabilité pour que cela tombe en panne est plus importante.

M. LAMASSE.- À 43 ans, on n'est pas si ancien que cela !

Mme LECRIQUE.- Enfin, le trafic sur cette ligne est très important. Quand on cumule le trafic, la vétusté, la longueur de la ligne, on comprend que celle-ci cumule des caractéristiques qui rendent son exploitation difficile.

M. LE PRÉSIDENT.- Depuis quatre ou cinq mois, une nouvelle façon de travailler a été décrétée entre MRF et les DUO de la ligne sur la mise à disposition des matériels et la facilitation de cette mise à disposition. Depuis lors, on constate une amélioration du nombre de kilomètres perdus liés à des causes matérielles. Cela ne retire rien à ce qu'a dit Mme LECRIQUE. Au regard de la situation, on a essayé de trouver un nouveau mode de fonctionnement entre exploitant et mainteneur, il semble commencer à donner des résultats.

Mme LECRIQUE.- Vous aviez une remarque sur la verbalisation effectuée par les agents du GPSR. Sur l'année 2023, on constate plutôt une baisse du nombre de verbalisations au global.

M. GAUTHERON.- C'est dans les commentaires qu'il est indiqué une hausse.

Mme LECRIQUE.- Il y a une hausse sur le dernier trimestre, mais l'activité est plutôt en baisse en 2023 par rapport à 2022. On n'a pas forcément d'éléments...

M. LE PRÉSIDENT.- On n'a pas changé de politique.

Mme LECRIQUE.- Je ne crois pas qu'il y ait un élément de politique.

M. BRILLAUD.- Travaillant à la BU SUR, j'ai peut-être des informations dont vous n'avez pas connaissance. La politique a changé, des objectifs chiffrés ont été fixés par la BU SUR pour le GPSR. Ces objectifs portent sur le nombre de PV, sur le présentisme, sachant que c'est en corrélation avec leur déroulement de carrière. Les chiffres sont en hausse au dernier trimestre et on va forcément voir les chiffres augmenter encore en fonction des objectifs qui auront été fixés chaque année.

M. LE PRÉSIDENT.- Tout dépend du niveau d'objectifs fixé. Il faudra vérifier si la corrélation est réelle.

M. BRILLAUD.- Je pense qu'il sera en augmentation, c'est le but.

Mme LECRIQUE.- L'attention portée sur le nombre de verbalisations...

M. BRILLAUD.- Les conflits sur le déroulement de carrière qui ont eu lieu en début d'année ont fait baisser les chiffres.

M. LE PRÉSIDENT.- Parce qu'il y avait moins de présence sur le terrain. Il faut donc regarder la chronique sur deux ou trois ans.

Mme LECRIQUE.- On n'a peut-être pas suffisamment de recul pour le moment. On verra sur 2024 si la tendance est à l'augmentation.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous propose de parler de la signalétique sur les agressions sexuelles à mettre en place dans les espaces lors d'un prochain bilan avec Mme CHARNOZ.

Y a-t-il d'autres questions ?

Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Une remarque sur ce qui a été évoqué dans au moins deux déclarations. Au vu des changements qui ont lieu depuis quelque temps, il serait regrettable que la transformation du GPSR se traduise non pas par une succursale de la police nationale, mais par un supplétif au-delà de ce qui est entendable. Quand j'entends parler des arrestations, que chacun reste dans son rôle. On n'a pas prévu d'embaucher des personnes pour sécuriser notre réseau et faire la police, bien au contraire. Ce serait aussi les mettre en difficulté, voire accentuer ce que l'on souhaite réduire dans l'entreprise, à savoir les accidents du travail. Restons mesurés dans tout ce qui est envisageable pour faire en sorte que l'on ne remplace pas la police parce qu'ils ont des problèmes d'effectifs ou pour d'autres motifs.

J'ai surtout des remarques à faire au vu de ce qui a été évoqué et du traitement apporté aux mainteneurs de l'entreprise RATP. C'est une honte de constater le mépris infligé à certains agents à qui on jette des cacahouètes pour montrer l'estime que l'on a vis-à-vis d'eux au moment de discuter des JOP. Le seul traitement qui soit apporté, ce sont des cacahouètes qu'on leur jette par terre en leur demandant de les ramasser. Cette forme de mépris est insupportable. Cela a été évoqué dans quelques déclarations avec des mots mesurés.

Vous n'imaginez pas le mal qui est fait au personnel de la maintenance au regard du traitement qui leur est fait. On nous expliquera par la suite que si les Jeux Olympiques ne sont pas une réussite, c'est du fait d'une partie du personnel qui est très mécontent. Je rappelle que le P.-D.G. avait lui-même dit qu'il fallait que l'ensemble du personnel soit impliqué pour que ce soit une réussite pour l'entreprise RATP. Il doit y avoir l'idée que certaines personnes ont du mérite et que d'autres sont là pour manger les miettes. Nous ne sommes pas des animaux. Un minimum de respect pour le personnel de la maintenance, je vous en prie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BAZIN.

Je propose de remercier Mme LECRIQUE pour sa disponibilité et de reprendre à 10 heures 50.

La séance, suspendue à 10 heures 35, est reprise à 10 heures 50.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

2. Consultation sur le projet de transfert des activités du CSP RH de la DPS vers RATP Evolution Services

Madame Maud GILIBERTI, responsable gestion RH – RES/POLE RH

Madame Adeline BELLALOUM, responsable unité spécialisée – RES/POLE RH

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- On a déjà abordé ce point lors d'une séance précédente. Ce dossier a été traité en CSSCT centrale en commun avec la Commission économique le 23 février. Il a fait l'objet d'une information lors de la séance du 7 mars. En l'absence de M. DOMINÉ, Mme AZEVEDO a la parole pour recueillir l'avis.

Mme AZEVEDO.-

 **Proposition d'avis des élus du CSEC RATP sur le projet de transfert des activités du CSP RH de la DSP vers Ratp Evolution Services**

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 30 avril 2024 doivent émettre un avis sur le projet de transfert des activités du CSP RH de la DSP vers RATP Evolution Services.

Les élus rappellent que dans ce dossier, faute de manque de visibilité sur le futur des appels d'offres, il n'apparaît aucune perspective de scénarii ni de plan de charge à court, moyen ou long terme. Les élus ne peuvent donc se projeter ni sur le volume de charge d'activité, ni sur la charge de travail que les salariés du Service Social, du Point Habitat et Pimprenelle auront.

Des questions subsistent également sur des changements techniques des SI qui peuvent entraîner des irritants au quotidien. A cela, vient se rajouter une problématique importante concernant la compatibilité des futurs espaces de travail dans le cadre du projet LACHAMBAUDIE + qui pourrait altérer les conditions de travail des salariés.

Le passé fait constater aux élus que le transfert des activités de gestion et de paie vers RES a rencontré des difficultés qui perdurent anormalement aujourd'hui. Les élus s'interrogent sur la possibilité que ce schéma se reproduise ? Quels sont les garanties sur la qualité et les délais des prestations, l'engagement des moyens en effectifs, matériel, évolution des systèmes, formation et accompagnement ?

C'est dans ce contexte très particulier que les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif sur le transfert des activités du CSP RH de la DSP vers Ratp Evolution Services.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO. Je propose de procéder au vote.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (6) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (3).

→ L'avis négatif est adopté à l'unanimité.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

3. Information sur le projet de protection des personnes par dispositif d'annonce lors d'un chantier sur la plateforme des voies RER

Madame Aurélie COTTE, responsable prévention, santé, sécurité – GDI/CSC

participe à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Lors de la séance du 7 mars, ce dossier avait fait l'objet d'une présentation. Il a été traité au cours d'une réunion de la CSSCT centrale le 23 février. L'information a eu lieu le 7 mars. La parole est à M. CLÉMENT.

M. CLÉMENT.-

Proposition d'avis sur le projet de protection des personnes par dispositif d'annonce lors d'un chantier sur la plateforme des voies RER

Ce projet de protection des personnes par dispositif d'annonce doit garantir une homogénéité des règles de sécurisation ferroviaire, avec deux enjeux majeurs que sont l'harmonisation réglementaire et la maîtrise des fondamentaux en matière de sécurité au travail.

La traçabilité du résultat de la préparation du dispositif, et la création d'une consigne de sécurité du personnel (CSP) décrivant le principe du dispositif, ainsi que le rôle et les responsabilités des acteurs de sa mise en œuvre, devraient permettre une amélioration globale des conditions de travail et de sécurité.

Les élu-e-s seront particulièrement attentifs à la mise en œuvre du projet ainsi qu'au respect des consignes de sécurité qui en découlent.

*Pour ces raisons, les commissaires de la CSSCT Centrale proposent aux élus du CSEC d'émettre **un avis positif** sur le projet de protection des personnes par dispositif d'annonce, lors d'un chantier sur la plateforme des voies RER.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

M. LE SECRÉTAIRE.- Vous avez dit, Monsieur le président, que vous seriez attentif au suivi, le confirmez-vous ? Cela ne figure pas dans l'avis.

M. LE PRÉSIDENT.- On évoque régulièrement dans cette instance tous les incidents de cette nature qui ont un peu émaillé l'actualité des derniers mois. Cela explique que Mme COTTE a participé à ce chantier. C'est le témoignage de toute l'attention que l'entreprise porte à ce facteur de risque important.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (6) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (3).

→ L'avis négatif est adopté à l'unanimité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame COTTE.

On est arrivé à l'issue de l'examen de notre ordre du jour. Je vous propose de nous retrouver pour la prochaine séance que nous avons planifiée le 22 mai prochain. À l'ordre du jour, figurera le point d'information présenté par M. SEE sur les conditions d'accès aux différents sites de travail pendant la période des JOP, comme convenu au début de la séance.

Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Comme tous les ans et depuis quelques années que je suis élu, je constate que l'on maintient une séance le 22 mai. Je l'entends. Étant originaire de Martinique, c'est pour moi une date de commémoration pour l'abolition de l'esclavage. Je vais éviter de venir. Il y a quelques élus originaires de l'Outre-mer. Il a été choisi une date qui n'est sûrement pas la nôtre, on nous l'impose encore une fois. Concernant la population de la Martinique, ce sera le 22 mai.

M. JONATA.- Je n'y serai pas non plus.

M. BEN ROUAG.- Moi non plus, en guise de soutien.

M. LE PRÉSIDENT.- Bonne fin de journée et bonne fin de semaine.

La séance est levée à 11 heures 05

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP

