



**Comité Social Économique Central  
( CSEC )**

# **PROCES-VERBAL**

**----- séance -----**

**du**

**mercredi 29 novembre**

**-----2023-----**

**Sont présents (es) :**

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Laurent DOMINÉ	1 <sup>er</sup> secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
Mme	Magaly CLEUET	2 <sup>e</sup> secrétaire adjoint	liste UNSA CSE 5/SEM
	Bastien ORSINI	Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 5/SEM
MM.	Marc BRILLAUD	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 3/SUR
	Franck CLEMENT	-	liste FO RATP CSE 5/SEM
	Rudolf BUISSERET	-	liste UNSA CSE 1/RDS Central
	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
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Fabrice DELAGE	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Karl BENOIST	-	liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
	Vincent BRIEUX	-	liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
Mmes	Cécile AZEVEDO <sup>1</sup>	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Farida KAIS <sup>2</sup>		liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Marie-Mathilde GUEROULT <sup>3</sup>	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
MM.	Mohamed CHAGH <sup>4</sup>	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL
	Abdelnour LARDIDI		liste UNSA CSE 3/SUR
	José JONATA <sup>5</sup>	-	liste UNSA CSE 5/SEM
	Stéphane TONDUT <sup>6</sup>	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Eric TURBAN	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Sébastien BOURGEOIS	-	liste CGT CSE 9/M2E
	Michel MARQUES <sup>7</sup>	-	liste CGT CSE 11/MRF

**Sont absents(es)/excusés (es) :**

M.	Elies BEN ROUAG	Trésorier	liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS
MM.	Karim ROUIJEL	Membre titulaire	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
	Joffrey QUIQUEMPOIS	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
Mmes	Florence ESCHMANN	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 12 MTS
	Mary FORD	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Jessica RICHARDS	-	liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Aurélien DERACHE	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Nourredine ABOUTAIB	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Olivier MERCIER	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Damien MORILLA	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Jean-Marie DUCELIER	-	liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Samy SI-TAYEB	-	liste LA BASE CSE 4/RER

**Assistent à la séance :**

MM.	Yves HONORE	Représentant du syndicat FO RATP
	Vincent GAUTHERON	Représentant du syndicat CGT
	Cyril LARDIERE	Représentant du syndicat CFE-CGC
	Stéphane SARDANO	Représentant du syndicat UNSA

<sup>1</sup> Remplace Eliés BEN ROUAG en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>2</sup> Remplace Karim NEGADI en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>3</sup> Remplace Kamel OULD AHMED, en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>4</sup> Remplace Karim ROUIJEL en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>5</sup> Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>6</sup> Remplace Abdelhakim KHELLAF en tant qu' élu titulaire pour les votes

<sup>7</sup> Remplace Joffrey QUIQUEMPOIS en tant qu' élu titulaire pour les votes

---

# ORDRE DU JOUR

---

## I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- *Evolution de la procédure de dépistage des stupéfiants* 6
- *Election du CSE RSF Central (CSE 14)* 6
- *Trafic et recettes à fin octobre 2023* 6

## II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- *Arbre de Noël* 9
- *Fonctionnement du CE : vacances adultes et colos* 9
- *Homologation de la médiation entre le CSEC et le CSE 2 RDS* 9

## III - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 16 NOVEMBRE 17

## IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. *Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024*
2. *Information-consultation sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2024*
3. *Information sur le projet de budget 2024 du Groupe RATP*
4. *Désignation d'un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes clos 2023, semestriels 2024 et le budget 2025 prévue à l'article L3212-17 du code du travail* 63
5. *Consultation sur le projet de mise en place de la fonctionnalité Quickcut* 65
6. *Information en vue de la consultation sur l'évolution de la politique gestion des malaises voyageurs de la RATP* 68

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je propose de démarrer, l'ordre du jour étant fourni. Nous aurons l'occasion d'examiner le budget 2024, puis le projet de fonctionnalité Quickcut. Nous présenterons ensuite un projet concernant l'évolution de la politique gestion des malaises voyageurs de la RATP.

Je propose de commencer par l'identification des personnes absentes aujourd'hui. Pour cette séance, nous ont été signalées les absences de Mme ESCHMANN et de M. DERACHE pour FO.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Mme KAÏS est en retard. M. NEGADI et M. ROUIJEL sont absents.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Pour la CGT, nous ont été signalées les absences de MM. KHELLAF, QUIQUEMPOIS et M. MORILLA et pour l'UNSA, celle de M. MERCIER.

**M. JONATA.-** Seront absents MM. MERCIER, OULD AHMED, ABOUTAÏB, GUIDEZ, BEN ROUAG et Mme FORD.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Pour la CFE-CGC, nous avons été informés de l'absence de M. DUCELIER et de Mme RICHARDS.

Je propose de partager quelques informations.

## **I – INFORMATIONS DU PRESIDENT**

**M. LE PRÉSIDENT.-**

☒ La première information est relative à l'évolution de la procédure de dépistage des stupéfiants. Au regard de nouvelles contraintes techniques, nous devons modifier la procédure de dépistage des stupéfiants, ce qui implique une procédure de modification des règlements intérieurs des entités concernées. En effet, en cas de test salivaire de stupéfiants positif, le salarié concerné devra procéder à un autre prélèvement *via* un écouvillon qui sera adressé au laboratoire agréé pour confirmation du résultat en lieu et place de l'envoi du test salivaire de stupéfiants positif. Chacun des CSE concernés sera informé, puis consulté dans les prochains mois.

☒ S'agissant des élections du CSE RSF central, le CSE 14, les élections ont eu lieu du 20 au 24 novembre 2023 par vote électronique. Le taux de participation au premier tour s'établit à 64 % pour l'ensemble des collègues cadres et non cadres. Le quorum ayant été atteint et tous les sièges ayant été pourvus, il n'y aura pas de second tour pour cette élection. Les résultats par organisation syndicale (en pourcentage des votes exprimés, tout collègue confondu), sont les suivants :

- CFE-CGC Groupe RATP : 78 voix, soit un résultat de représentativité 40,84 %, et 45,09 % sur une base 100.
- CGT RATP : 63 voix, soit une représentativité de 32,98 % des suffrages, et 36,42 % sur une base 100.
- FO Groupe RATP : 12 voix, soit 6,28 % de représentativité.
- Solidaires Groupe RATP : 6 voix, soit 3,14 %.
- UNSA Groupe RATP : 16 voix, soit 16,75 %, et 18,5 % sur une base 100.

Ainsi, une nouvelle représentativité syndicale est-elle établie au niveau de l'établissement RSF central pour le reste de la mandature en cours.

Les trois organisations syndicales représentatives sur ce périmètre sont la CFE-CGC, la CGT et l'UNSA Groupe. Cette représentativité est acquise pour toute la durée du mandat.

☒ La dernière information est mensuelle et concerne le trafic et les recettes à la fin du mois d'octobre 2023. Le trafic s'établit à -14,9 % quand on compare le trafic d'octobre 2023 à octobre 2019, même si le trafic à octobre 2023 est en progression de 1,6 % par rapport à octobre 2022. Malgré l'afflux de trafic sur certaines stations, notamment lié à la Coupe du Monde de rugby, les résultats sont en retrait sur le métro avec -1,9 % par rapport à 2022, et -12,8 % par rapport à octobre 2019. Ces résultats sur le métro, en retrait par rapport à 2019 et 2022, sont essentiellement en lien avec les 18 jours de fermeture de la ligne 14 fin octobre.

*(Mme KAÏS et M. BOURGEOIS entrent en séance.)*

Le RER est moins impacté puisqu'en octobre 2023 le trafic progresse de 1,2 % par rapport à octobre 2022, tout en restant en retrait de 7,7 % par rapport à 2019.

Le trafic du bus est en progression de 6,1 % par rapport à octobre 2022 mais affiche un résultat en retrait significatif par rapport à 2019 à hauteur de -25 %. C'est sur le tramway que le trafic progresse le plus ce mois-ci avec +8,6 % par rapport à 2022, ce qui représente un écart qui reste négatif par rapport à 2019 à hauteur de -6,2 %.

Les recettes directes de la RATP en ce mois d'octobre sont globalement en baisse par rapport à 2022 de -0,8 %, soit 2 M€. Cette légère baisse s'explique principalement par le fait qu'en 2022, nous avons de bons résultats impactés par de nombreuses pénuries d'essence qui s'étaient traduites par un repli sur le transport urbain pour de nombreux Franciliens. La poursuite des reports des forfaits semaine vers les forfaits mois (+2,8 %) n'a pas été suffisante pour compenser la baisse des recettes des forfaits semaine liée à la hausse tarifaire de janvier. Les recettes des forfaits courts ainsi que les recettes de la billetterie sont également en baisse pour des raisons semblables.

Seuls les forfaits longs tirent leur épingle du jeu en affichant une progression de +5,1 % soit 4,4 M€.

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

Sans plus tarder, je cède la parole au secrétaire.

## **II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE**

**M. LE SECRÉTAIRE.-**

Commençons ces informations par une activité riche pour notre CSEC.

Comme vous l'avez peut-être vu ou lu sur les réseaux sociaux, nous avons réalisé notre **Arbre de Noël 2023** au Parc Astérix. Nous attendions plus de 53 000 agents (actifs et retraités) et leur famille : nous avons pu constater qu'ils sont venus en nombre.

A ce jour, nous attendons les chiffres définitifs car comme tout évènement de cette ampleur, il y a toujours une partie que l'on nomme "*le no show*" et pour André "*les gens qui ne viennent pas*" malgré leur réservation.

Passons à un autre domaine, celui **des vacances familiales**. Près de 900 agents (actifs et retraités) ont pu trouver leur bonheur pour les vacances hivernales. Il reste encore des possibilités hors périodes scolaires bien entendu. Quant à nos **colonies de vacances**, près de 70 % ont d'ores et déjà trouvé preneurs. Il reste encore quelques places mais nous avons cependant une petite déception à ce stade pour le voyage au Sénégal qui n'a pas trouvé son public : il faudra analyser les raisons de désamour que nous espérons passer.

En tant que Secrétaire, il semble que nous devons travailler sur l'objet même des colonies de vacances. Il ne s'agit pas de séjour "farniente en club 5 étoiles" mais bien l'opportunité pour nos jeunes de découvrir de nouveaux horizons, de nouvelles cultures dans le but de s'ouvrir aux autres et accroître sa tolérance.

Enfin, comme vous avez pu le recevoir sur vos boîtes mails, la **médiation a été homologuée** par le Tribunal Judiciaire de Paris et lui a conféré force exécutoire.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Y a-t-il des demandes de parole pour des déclarations ?

**M. GAUTHERON.-**

*Monsieur le Président, Cher.es collègues,*

*Force est de constater que le débat parlementaire, autour de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, sera un énième rendez-vous manqué pour le droit universel à la mobilité.*

*Et l'entêtement dogmatique de la Présidente d'Ile-de-France Mobilités, à vouloir démanteler le réseau intégré de la RATP pour sa seule satisfaction d'apparaître comme étant faite du même bois que feu Margaret THATCHER, suscite de nombreux doutes au sein des décideurs politiques et économiques, y compris au sein même de la Direction de la RATP. Par manque de courage et surtout par intérêt, ces derniers refusent d'émettre à haute voix leurs inquiétudes faisant, de fait, des agents de la RATP et des franciliennes et franciliens, des victimes collatérales. En effet, que peuvent bien valoir les conditions de travail et de vie au travail des salarié.es de la RATP et les conditions de transports des usagers du réseau RATP, en comparaison des 150 millions d'euros d'aides aux entreprises dans le cadre du développement économique par la Région Ile-de-France ou aux ambitions politiciennes de ravir la mairie de Paris lors des municipales de 2026 ?*

*Pourtant, les éléments démontrant, non pas la nécessité de procéder à quelques ajustements de forme, mais bien à revoir le fond, ne cessent de s'accumuler.*

*Ainsi, nous pouvons bien évidemment évoquer le conflit au sein du réseau de bus de l'agglomération Melun Val-de-Seine lors de la mise en œuvre de la nouvelle DSP par Transdev. Signes avant-coureurs des maux qui traversent aujourd'hui le département RDS, les salarié.es du réseau de Transdev dénonçaient, à travers leurs mobilisations de 2021 et de 2022, une dégradation de leurs conditions de travail et de vie au travail en raison d'une diminution des effectifs malgré une production contractualisée à la hausse. Cette situation génère une hausse de l'absentéisme et des démissions à la chaîne en raison de l'impact négatif sur la vie privée. Ce climat anxiogène est accentué par les conflits avec les usagers, générés par l'irrégularité du service rendu.*

*Nous pouvons aussi évoquer les conditions dans lesquelles RATP Cap-Ile-de-France a repris la DSP de Paris-Saclay derrière Transdev ou encore, le mouvement de grève récemment engagé par les salarié.es du dépôt de Transdev situé sur la commune de Coubron, pour revendiquer notamment de meilleures conditions de travail et des augmentations salariales.*

*Sinon, il y a bien évidemment les deux courriers signés pour l'un par Catherine GUILLOUARD, lorsqu'elle était encore Présidente Directrice Générale de la RATP et, pour l'autre, par Youenn DUPUIS, ancien Cadre de Direction de la RATP, aujourd'hui Directeur Général Adjoint en charge de l'Île-de-France pour le Groupe Kéolis.*

*Dans son courrier, en date du 29 septembre 2022, C. GUILLOUARD rappelait d'une part, à Valérie PECRESSE, que "ces difficultés de recrutement et la montée de l'absentéisme peuvent s'analyser par une perte d'attractivité liée aux spécificités du métier (horaires décalés, éloignement géographique des conducteurs avec la hausse du coût de l'essence, hausse générale du coût de la vie en Ile-de-France." D'autre part, ce même courrier précise, en ces termes, que la RATP a dénoncé "les accords sur le temps de travail des agents de bus parisiens en mars 2021 : cette décision, que nous avons partagée en pleine transparence avec Ile-de-France Mobilités, est indispensable pour la préparation de l'ouverture à la concurrence en rapprochant les règles actuelles de celles prévues par le Cadre Social Territorialisé (CST), mais aussi pour atteindre les objectifs économiques de notre contrat."*

*Il ne nous paraît pas utile de devoir expliquer plus que cela le lien de causalité entre la dénonciation des accords sur le temps de travail et la perte d'attractivité du métier de Machinistes-Receveurs !*

*Quant à l'administrateur du réseau OPTILE, il précise "deux ans après le démarrage des premières DSP, nous disposons aujourd'hui d'un recul suffisant pour dresser un premier bilan du nouveau modèle contractuel et identifier les ajustements qui permettraient d'améliorer sa soutenabilité sur le long terme et de préserver la dynamique vertueuse observée jusqu'ici, dans l'intérêt d'Ile-de-France Mobilités et des voyageurs franciliens. Je souhaiterais pouvoir vous rencontrer, avec les membres du Bureau de mon association, pour partager avec vous ces constats et envisager les mesures à prendre."*

*S'il faut reconnaître la constance des opérateurs privés d'élaborer des réponses en dessous du coût réel, pour ravir les marchés et ensuite venir pleurer auprès de l'autorité organisatrice que le modèle économique n'est pas viable, n'est-il tout de même pas surprenant que des acteurs politiques, qui se gavent d'études comparatives en tout genre, se laissent encore bernier par ce procédé !*

*Est-il nécessaire d'être encore plus explicites pour démontrer les impacts négatifs de la détérioration du cadre social dans la perspective de l'ouverture à la concurrence ?*

*Vous vous doutez bien qu'il est impossible pour le représentant syndical que je suis qu'il est impensable d'évoquer la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP sans aborder... l'article 6. Pour mémoire, ce dernier stipule que "[l]es mandats des représentants du personnel titulaires et suppléants, au sens des livres Ier et III de la deuxième partie du Code du travail, de la Régie Autonome des Transports Parisiens en cours à la publication de la présente*

*loi sont prorogés jusqu'à la date du dernier changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du Code des transports".*

*Nous savons toutes et tous que l'insertion de cet article dans la loi n'est pas issue des parlementaires mais de la Direction de la RATP, ce qui en fait d'ailleurs la genèse du problème. Il semble nécessaire de rappeler à la Direction de la RATP que la prorogation des mandats relève de la négociation entre l'employeur et les organisations syndicales. Or, à ce jour, la Direction de la RATP n'a jamais interpellé les organisations syndicales sur le sujet. De plus, le Code du travail précise que la prorogation doit se faire pour une durée limitée. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui au regard de l'échéancier revisité par la proposition de loi. Nous ne pouvons accepter que les parlementaires, sur demande de la Direction de la RATP, s'arrogent le droit de priver les organisations syndicales de leurs prérogatives en matière de négociation. Serait-ce en réalité cela la vraie méthode Jean CASTEX, celle de contourner les organisations syndicales et d'entraver l'expression démocratique au sein de la RATP ?!*

*Cette démarche de la Direction de la RATP ne peut être dissociée d'une autre situation concernant elle aussi l'expression démocratique des salarié.es. Il s'agit de la fébrilité de la Direction de l'entreprise à organiser les élections professionnelles concernant le collège opérateur de la BU TRAM, à la suite de l'annulation du scrutin de novembre 2022. Pour la CGT, nous sommes face à une entrave à la représentativité des salarié.es opérateurs de la BU TRAM qui ne trouve tout simplement aucune explication.*

*Monsieur le Président, Mes cher.es collègues,*

*La fin du mois de novembre coïncide avec la campagne hivernale des associations caritatives. Pourtant, ces dernières annoncent déjà qu'elles risquent de se retrouver rapidement dans l'impossibilité de répondre favorablement à l'ensemble des demandes. Cela est d'autant plus préoccupant qu'il a déjà été procédé à la diminution des dotations alimentaires pour que tout le monde puisse en bénéficier.*

*Si pour certains, cette situation s'explique notamment par l'inflation tant des prix des produits de première nécessité que des prix de l'énergie, qui impactent fortement le budget des ménages, pour la CGT, il s'agit plutôt des incidences directes des politiques libérales considérant les individus comme de vulgaires variables d'ajustement, pour répondre à des injonctions financières en totale contradiction avec les enjeux sociaux, environnementaux et économiques qui nous font face. Cette situation est accentuée par les politiques publiques qui s'inscrivent dans la satisfaction des critères financiers quoi qu'il en coûte aux populations.*

*Chaque année, 200 milliards d'euros d'aides publiques fiscales ou sociales sont données aux entreprises, sans aucun contrôle ni contrepartie. Dans le même temps, les politiques salariales sont, lorsqu'elles existent, loin de répondre aux besoins des salarié.es, les conditions de travail et de vie au travail sont dégradées, afin de réduire ce qui est appelé le "coût du travail".*

*Dans ce contexte, de nombreux ministres en charge de l'économie font pression pour que l'Europe revienne à des règles d'austérité strictes. Cela obligerait les gouvernements nationaux à réduire drastiquement les dépenses de protection sociale ou dans les services publics.*

*À la RATP, nous ne sommes évidemment pas épargnés par cette politique mortifère où les travailleuses et les travailleurs sont un "coût", une "ressource humaine" à exploiter jusqu'à épuisement. Les prochaines NAO seront révélatrices. Nous verrons si l'entreprise continue, dans une longue tradition de déflation de la rémunération statutaire, à n'avoir que mépris pour le travail et l'engagement quotidien des salarié-e-s de la RATP ou si nos dirigeant.es prennent en compte les revendications, et propositions de la CGT, pour que nous puissions vivre dignement de notre travail dans la Région la plus chère de France - 7 % - en moyenne, et cela dans tous les postes de dépenses.*

*Oui, à la RATP, nous voulons vivre dignement de notre travail, travailler moins et mieux, avec des budgets au service de l'intérêt général et non des intérêts particuliers.*

*C'est pourquoi, à l'instar de son appel à participer à la journée de grève et de manifestation du 13 octobre dernier, la CGT-RATP appelle les salarié.es de la RATP à participer activement à la journée de grève et de manifestation à l'appel de la Confédération Européenne des Syndicats le 12 décembre prochain.*

*Monsieur le Président, Cher.es collègues, je vous remercie pour votre écoute.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci. Monsieur ORSINI ?

**M. ORSINI.-**

*Le 22 novembre 2023, le tribunal judiciaire de Paris a homologué la médiation entre le CSEC et le CSE 2.*

*FO Groupe-RATP se félicite de son issue favorable, elle contractualise juridiquement l'action amorcée par les 2 parties depuis plusieurs mois et représente l'aboutissement d'un long travail de fond entamé entre les différents médiateurs.*

*Cette homologation ouvrira des perspectives pérennes pour le CSEC à destination des 27 000 salariés de l'EPIC RATP mais également pour ceux relevant du CSE 2.*

*Autre sujet et pas des moindres, le 26 septembre 2023, le gouvernement et IDFM ont signé un protocole d'accord financier. Cet accord prévoit un effort partagé de tous les contributeurs, avec des ressources supplémentaires issues des entreprises (hausse du versement mobilité), du tourisme (taxe de séjour), ainsi qu'une baisse de 50 % de l'enveloppe reversée par IDFM à la Société du Grand Paris.*

*Il garantit donc à IDFM une stabilité des moyens sur la période 2024-2031. Aujourd'hui, le contrat qui lie la RATP à IDFM est grevé par l'inflation et la flambée des prix de l'énergie.*

*En conséquence directe, les comptes l'entreprise sont dans le rouge, et pour nous salariés RATP l'intéressement et la NAO 2024 sont remises en cause.*

*Dans un contexte social dégradé, où la thématique du pouvoir d'achat est une question centrale, la prime d'intéressement demeure au cœur des préoccupations des agents de votre entreprise.*

*Lors de notre rencontre avec IDFM le 7 septembre, puis par un courrier leur étant adressé le 23 septembre 2023, FO Groupe RATP dénonçait cette déloyauté du contrat et ses conséquences pour les salariés de l'entreprise et mettait en garde IDFM.*

*Avec le protocole d'accord Gouvernement-IDFM signé, pour FO Groupe RATP, la politique du mépris est tout bonnement inacceptable !*

*L'augmentation exponentielle des charges sur l'énergie, qui s'élèvent à 270 millions d'euros, ajoutée au plafonnement dans le contrat IDFM de la progression de la masse salariale de 1,5% impactent fortement les comptes de l'entreprise.*

*En déplaçant la progression de la masse salariale, les charges de l'entreprise, les augmentations de salaires pourraient être absorbées et un effort partagé serait un acte qui aurait tout de suite pour conséquence de faire repasser les comptes dans le vert et d'assurer aux salariés RATP un intéressement et des négociations sur les NAO en 2024.*

*Comme vous le savez tous, l'année 2024 sera marquée par l'organisation des jeux olympiques de PARIS, en ce sens un engagement conséquent et sans précédent sera exigé notamment envers les métiers de l'exploitation, des services et de la maintenance. Les salariés de l'entreprise vous*

*l'ont déjà démontré, ils savent faire preuve d'adaptabilité et être à la hauteur des enjeux...mais encore faut-il que la rémunération soit à la hauteur de l'investissement des agents.*

*Pour FO Groupe RATP, cette question fondamentale pour les salariés RATP ne doit pas rester sans réponse, ni dans le déni. Dans ce contexte, si IDFM n'accédait pas à notre demande, quoi de plus normal que la contestation des salariés ait lieu ?*

*D'ailleurs, c'est dans ce genre de situation que nous pourrions juger des valeurs sociales de ceux qui nous dirigent !*

*Bien entendu, si un accord voit le jour pour l'intéressement 2024, il ne devra pas représenter un pansement ponctuel, IDFM se doit de créer les conditions de sa pérennité structurelle en s'engageant au-delà de 2024 et ainsi assurer une continuité au dispositif d'intéressement pour la RATP, sans quoi la consolidation de l'équilibre financier de la RATP et la continuité du dispositif d'intéressement seraient sérieusement compromises.*

*Merci.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci Monsieur ORSINI. Monsieur LARDIÈRE ?

**M. LARDIÈRE.-**

*En France, depuis début 2021, l'inflation atteint des niveaux jamais connus depuis des décennies. Après une première baisse en 2021, le pouvoir d'achat des salariés de notre entreprise continue sa chute.*

*Fin octobre 2023, l'Indice des Prix à la Consommation cumulé depuis décembre 2020 (IPC) a été de 12,8%. L'IPCH, indice Européen harmonisé, prenant en compte le logement, a atteint, quant à lui, 15%.*

*A n'en pas douter, à la fin de l'année 2023, l'inflation cumulée depuis 2021 dépassera les 13% sur l'indice IPC et les 15% sur l'indice IPCH.*

*Le 13 septembre 2023, la Présidente de la Commission européenne, Ursula Von Der Leyen, a reconnu que le retour à l'objectif d'une inflation à 2% dans la zone euro prendra du temps.*

*Une des causes de l'inflation nous est rappelée par le journal Le Monde du 9 août 2023. Depuis 2022, les grandes entreprises sont accusées –y compris par les économistes de la Banque centrale européenne- d'avoir augmenté leurs prix de vente, au-delà du nécessaire, pour tirer profit de l'inflation.*

*La problématique du pouvoir d'achat s'inscrit donc, dorénavant, dans la durée, avec des rémunérations qui, dans notre entreprise, ne suivent pas la hausse continue du coût de la vie.*

*Cette situation touche aussi l'encadrement, population qui subit davantage une moindre revalorisation salariale, avec pour conséquence un resserrement de l'éventail des rémunérations, un appauvrissement généralisé des parcours professionnels, et finalement, un resserrement des échelles de salaires.*

*Pour remédier à cette situation, il paraît indispensable à la CFE CGC Groupe RATP de relancer une dynamique salariale qui corrigerait le décrochage en cours, redonnerait de l'attractivité à la RATP sur le marché du travail, redonnerait à tous l'envie de s'investir, et permettrait de combler les multiples sous-effectifs observés ces derniers mois dans l'entreprise.*

*Pour cela, la CFE CGC Groupe RATP défend la mise en place d'une progression générale des schémas de rémunération, avec le respect d'une échelle de salaires entre les différents postes de classifications, gage de reconnaissance de la prise de responsabilités technique ou managériale.*

*Il convient également de noter que les salaires, le pouvoir d'achat et le partage de la valeur sont des sujets liés aux retraites, car la problématique n'est pas uniquement celle des dépenses, maîtrisées à long terme, mais aussi celle des ressources, menacées par les politiques publiques et par la baisse de la part des salaires et des retraites dans le PIB.*

*Le constat est sans équivoque : depuis des années, en France, le partage de la valeur ajoutée se déforme au profit des actionnaires et au détriment des salariés. C'est également le cas à la RATP, avec une déformation qui se produit au profit des filiales et d'IDFM. Pourtant, la valeur créée au sein de notre entreprise est due en grande partie, et avant tout, au travail et à l'investissement des salariés, dont notamment, l'encadrement.*

*A la RATP, nos résultats ont beau être bons du point de vue opérationnel, l'EPIC RATP n'en est pas moins déficitaire. Ce déficit, est ARTIFICIELLEMENT créé par un contrat avec IDFM décalé de la réalité des prix et des coûts que nous subissons, notamment au niveau de l'énergie. Quelle entreprise se permettrait de poursuivre une activité structurellement déficitaire, non pas pendant les quelques mois nécessaires à la renégociation d'un nouvel équilibre économique, mais pendant plusieurs années ? L'inflation forte a en effet commencé début 2021, soit depuis près de 3 ans maintenant.*

*Dans la période exceptionnelle que nous vivons, une meilleure répartition juste et équitable de la valeur créée n'est plus une option, c'est une NECESSITE !*

*A la RATP, un avenant au contrat IDFM, décent vis-à-vis de notre entreprise et de ses salariés, n'est plus une option. Il ne saurait s'agir d'un sujet sur lequel "on travaille " et sur lequel nous devons croire les promesses, même honnêtes, des uns ou des autres.*

*Pour la CFE-CGC Groupe RATP, c'est par le salaire qu'on donne du pouvoir d'achat aux salariés, que l'on finance le système de protection sociale via les cotisations sociales et que l'on stimule la croissance, via la consommation.*

*Dans notre entreprise, seule l'augmentation de la valeur du point est à même de corriger le décrochage auquel nous assistons.*

*Décrochage qui ne peut qu'impacter durablement notre activité ainsi que notre attractivité dans une période où les enjeux et les défis n'ont jamais été aussi importants.*

*Ne payez pas vos salariés, vos concurrents vont s'en charger !*

#### **M. SARDANO.-**

*5,8 % tel serait le taux d'inflation pour l'année 2023. Alors que les médias annoncent un ralentissement depuis cet automne, finalement l'année 2023 devrait s'établir à un niveau plus élevé qu'en 2022. Il ne faudrait pas confondre ralentissement avec arrêt et encore moins avec déflation.*

*Les NAO à venir devront tenir compte de ces résultats : si l'inflation ralentit effectivement depuis quelques semaines, les très fortes hausses du début d'année sur l'alimentaire puis de l'énergie en août auront un impact sur le taux annuel.*

*Le pouvoir d'achat des agents RATP est en régression, c'est indiscutable. Et ce d'autant plus que les produits du quotidien dont l'alimentation devraient souffrir d'une inflation de 15 %.*

*Les agents sont en attente d'un rattrapage qui serait aussi une forme de reconnaissance au regard de leur investissement. Donner du sens au travail passe par des signes de reconnaissance dont la rémunération est un élément primordial. L'excuse de comptes déficitaires serait inacceptable au regard des dotations généreuses aux filiales.*

*Dans le même temps, IDFM annonce une hausse des titres de transports et la création de titres spécifiques JO. La maladresse de ces annonces dans un contexte inflationniste et de difficultés*

*de couverture de service fait peser sur les agents de la RATP le poids de ces décisions. Les médias ne manquent pas, par ignorance ou duplicité politique, d'entretenir le flou sur le décisionnaire.*

*Nos agents sur le terrain craignent de devenir encore plus les victimes des choix de nos dirigeants, politiques ou d'entreprise, et ils nous alertent sur le possible risque de développement des agressions physiques et verbales.*

*Pour sa part, l'UNSA Groupe RATP sera à leurs côtés et en soutien pour toutes actions pouvant les protéger dans leurs activités professionnelles.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

**III – APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE  
DU 16 NOVEMBRE 2023**

**Mme FRANCIS.-** M. BEN ROUAG est absent, Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter à sa place ?

**Mme AZEVEDO.-** Oui.

**M. JONATA.-** Je vote pour M. GUIDEZ.

**Mme FRANCIS.-** M. ROUIJEL est absent. Monsieur CHAGH, acceptez-vous de voter à sa place ?

**M. CHAGH.-** Oui.

**Mme FRANCIS.-** M. NEGADI, Madame KAÏS acceptez-vous de voter à sa place ?

**Mme KAÏS.-** Oui.

**Mme FRANCIS.-** M. OULD AHMED étant absent, Madame GUEROULT, acceptez-vous de voter à sa place ?

**Mme GUEROULT.-** Oui.

**Mme FRANCIS.-** M. KHELLAF est absent, Monsieur TONDUT, acceptez-vous de voter à sa place ?

**M. TONDUT.-** Oui.

**Mme FRANCIS.-** M. QUIQUEMPOIS étant absent, Monsieur MARQUES, acceptez-vous de voter à sa place ?

**M. MARQUES.-** Oui.

**Mme FRANCIS.-** Nous avons 3 voix pour l'UNSA, 7 pour FO, 7 pour la CGT, 4 pour la CFE-CGC.

**Nous allons passer à l'approbation du procès-verbal de la séance du 16 novembre 2023.**

*(Il est procédé au vote)*

Pour : FO (7) – UNSA (3) – CGT (7) – CFE-CGC (4)

**→ Le procès-verbal est approuvé à l'unanimité.**

## **IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES**

- 1. Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024**
- 2. Information-consultation sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2024**
- 3. Information sur le budget 2024 du Groupe RATP**

*Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine EGRETAUD pour le cabinet SECAFI*

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

**Participent à ces points de l'ordre du jour**

**M. LE PRÉSIDENT.**- La question va se poser de savoir si on vote au fur et à mesure ou si on attend d'avoir un éclairage sur la totalité des points pour voter. Je ne sais pas comment vous souhaitez pratiquer.

**Mme AZEVEDO.**- Comme habituellement, le rapport porte sur les trois points. Il y aura deux avis, le premier sur le point 1 et le second sur le point 2.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Voulez-vous enchaîner la présentation des trois points et avoir une discussion à l'issue de la présentation, ou avoir une discussion après la présentation de chaque point ?

**Mme AZEVEDO.**- On déroule les trois points.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Je propose de dérouler la présentation sur les trois points et d'organiser séparément les votes avec les déclarations.

Madame FERRIER ?

**Mme FERRIER (Secafi).**- On vous présente aujourd'hui un point sur l'atterrissage de l'année 2023 et le budget 2024 pour l'EPIC RATP, ses filiales et le Groupe. À l'issue de la Commission économique du mardi 21 novembre, nous avons rédigé ce document qui est un condensé du document destiné à la Commission économique.

Sur l'atterrissage de 2023 de l'EPIC RATP, l'estimé est dégradé tant par rapport au budget initial 2023 qu'à la reprévision présentée en juillet dernier. Parmi les principaux éléments significatifs, le chiffre d'affaires est de nouveau en recul de 2,2 % pour deux raisons : une nouvelle baisse de la rémunération contractuelle d'IDFM et une hausse des réfections pour non-réalisation de l'offre qui serait en augmentation de 4 M€.

Les recettes directes sont à l'image de la reprise du trafic, en hausse de 2 % par rapport à 2022. Elles devraient être supérieures à l'objectif contractuel de l'année.

Concernant les résultats de l'EPIC RATP, tant au niveau du résultat opérationnel que du résultat net, on note une dégradation par rapport au budget initial et à la reprévision de juillet 2023. La principale raison est une indexation contractuelle qui ne couvre pas les charges opérationnelles de l'EPIC, on l'avait déjà vue il y a quelques mois. Cela aura des effets d'ampleur puisqu'il y a une non-couverture à hauteur de -248 M€ par rapport à 2022 et de -143 M€ par rapport au budget initial. Le résultat opérationnel sera juste à l'équilibre et le résultat net atteindra presque -100 M€, avec un volet pertes de l'assureur social au même niveau que l'année 2022 alors que les budgets escomptaient une amélioration.

Le volume des investissements est en baisse à 1,9 Md€ avec un retard conséquent sur le budget initial et sur la reprévision. Quant à la dette, elle atteindrait 5,5 Md€, en hausse de 373 M€. Pour la première fois, la capacité d'autofinancement, qui permet de financer les investissements en fonds propres de l'EPIC, sera insuffisante pour les financer. Le volet dotations aux filiales sera à hauteur de 51 M€.

Pour résumer, le volet non-couverture des charges va dégrader significativement les résultats de l'EPIC à l'estimé 2023. En premier lieu, il y a l'effet énergie puisque l'indexation

contractuelle actuelle ne couvrirait les dépenses d'énergie de l'EPIC qu'à hauteur de 35 %. L'indice s'est dégradé tout au long de l'année 2023. Par ailleurs, l'indice des salaires étant plafonné à 1,5 % dans le contrat, cela impactera les résultats à hauteur de 102 M€.

Concernant le déficit de l'assureur social, une nouvelle dégradation de 19 M€ est escomptée. Les différents plans pour améliorer l'absentéisme n'ont eu que des impacts timides sur 2023, puisque le niveau de l'absentéisme reste élevé à 24,5 J/A en 2023.

La MSPA ressortirait à 4,7 %, et serait néanmoins inférieure à l'inflation constatée de 0,7 point. Concernant la productivité, on note en 2023 une inflexion significative de la productivité nette qui atteindrait 60 M€ pour un budget initial à 36 M€. On y retrouve la productivité contractuelle de 1 % à laquelle s'ajoutent 17 M€ supplémentaires de productivité réalisée sur les MACE qui permettraient d'absorber en partie les premiers effets du CTMR. Sur les premières années, il y a des dépenses complémentaires. À partir de 2024, la productivité sera générée par le CTMR.

Les 60 M€ représenteraient 840 emplois de moins qu'en 2022, dont 532 équivalents temps plein au titre de l'accord CTMR, et -382 équivalents temps plein fléchés sur le programme Diapason sur le volet maintenance, à savoir les pas et les gammes de maintenance, et sur l'impact de l'automatisation de la ligne 4.

Sur les effectifs, les prévisions seront en deçà des prévisions initiales (-179 équivalents temps plein) et retrouveraient le niveau de l'année 2022 qui reste néanmoins un point bas en termes d'effectifs de l'EPIC RATP.

Le résultat net atteindrait -99 M€ avec l'impact mécanique de la baisse du résultat d'exploitation à laquelle s'ajoute l'impact financier des émeutes de juin dernier à hauteur de 7 M€. Au regard de ce résultat, l'intéressement ne serait pas déclenché au titre de l'année 2023. Nous en avons discuté en Commission économique, des discussions sont aujourd'hui engagées avec IDFM pour dé plafonner l'indice des salaires et donc aller au-delà de 1,5 %. Au regard de l'importance de la non-couverture en 2023, le modèle économique de l'EPIC n'est pas soutenable. Ce n'est pas la seule mise en œuvre de plans d'économies qui permettra de retrouver un modèle économique que l'on a pu connaître auparavant. Si ces discussions aboutissaient à un avenant au Conseil d'administration du 7 décembre, ce débouclage serait estimé à 300 M€ au titre de 2023 et 2024. IDFM ne signera pas cet avenant sans contreparties. Ces contreparties seraient assez lourdes puisqu'en négociation, IDFM souhaiterait la prolongation du contrat jusqu'au 31 décembre 2026 -sachant qu'il s'arrête au 31 décembre 2024- aux conditions économiques actuelles, c'est-à-dire sans rebasage à partir de 2025 et 2026.

Nous avons fait une simulation dans le document de la Commission économique. Toutes choses égales par ailleurs, si on arrivait à déboucler ces 300 M€ supplémentaires, cela ne serait pas suffisant pour déclencher l'intéressement au titre de l'année 2023.

Un point rapide sur le volet investissements et financement des investissements. Les investissements atteindraient 1,9 Md€, avec un retard conséquent puisqu'il y avait déjà des rattrapages à réaliser au titre de l'année 2022 et du premier semestre 2023. Les principaux retards sont toujours dus aux mêmes raisons : d'une part, le programme Bus avec des difficultés de livraison des matériels et de transition énergétique des centres bus et d'autre part, le programme matériel ferré avec des passages de jalons extrêmement difficiles qui sont le fait des industriels tant pour la rénovation que pour la livraison des MP14.

On a fait un point sur le protocole Alstom signé durant l'été. À date, il y aurait un retard de deux trains concernant les MP14, qui impacterait la réserve et permettrait néanmoins d'assurer les services au moment de la mise en exploitation.

La dette nette atteindrait 5,5 Md€, en augmentation significative par rapport à 2022. Au regard de la dégradation des résultats, la capacité d'autofinancement serait insuffisante à hauteur de -118 M€, pour financer la partie en fonds propres de l'EPIC RATP. À ce titre, un endettement est nécessaire pour financer ces derniers.

On note un effet de besoin en fonds de roulement défavorable à hauteur de 200 M€. C'est lié à la créance de subventions vis-à-vis de IDFM, à hauteur de 84 M€.

S'agissant de la dotation auprès des filiales, on constate une diminution des dotations par rapport au budget initial. À l'estimé, 51 M€ seraient fléchés vers les filiales, dont 14 M€ vers RATP CAP Île-de-France au titre de la structuration de la holding, des coûts de réponse à appels d'offres et des recapitalisations nécessaires sur les deux réseaux de Saclay et Bièvre, et au titre des Ateliers de Championnet dans le cadre des rachats de stocks auprès de l'EPIC, et 37 M€ vers RATP Participations (hors RATP Dev) au titre du financement du MaaS à hauteur de 28 M€, et de RATP Solutions Ville à hauteur de 7 M€. C'est notamment le financement des pertes de Cityscoot, on fera un point sur Cityscoot dans le volet filiales.

Dans le budget 2024, l'offre de transport est prévue en hausse. C'est plutôt normal compte tenu des J.O.P. prévus cette année. C'est essentiellement porté par l'offre nouvelle et une amélioration escomptée sur la couverture des services. Le chiffre d'affaires atteindrait 5,3 M€, en hausse de 3,6 %. Il y a l'effet de l'offre nouvelle financée par IDFM, et une indexation contractuelle qui viendrait augmenter le chiffre d'affaires. Hypothèse forte du budget 2024, une amélioration sensible est attendue sur les réfections. On attend une amélioration de 62 M€ au titre des réfections.

Sur les résultats, on attend une amélioration par rapport à l'estimé 2023. En 2024, la couverture de l'effet prix serait positive. C'est notamment impulsé par la baisse des prix de l'électricité qui permettrait de compenser la non-couverture sur l'indice salaire. Les résultats attendus sont en augmentation, ils sont conditionnés à l'amélioration de l'absentéisme, à l'amélioration de la couverture des services et mécaniquement, à une moindre perte de l'assureur social. Néanmoins, le résultat net demeurerait en perte à hauteur de -67 M€.

Les investissements prévus sont en hausse au-delà des 2 Md€, avec un enjeu de rattrapage assez conséquent sur les années précédentes. La dette nette atteindrait 5,8 Md€, en hausse de 235 M€. On retrouverait la même mécanique qu'en 2023. La capacité d'autofinancement serait toujours insuffisante pour financer la partie en fonds propres de l'EPIC. Les dotations aux filiales seraient budgétées à hauteur de 96 M€.

Le budget 2024 paraît ambitieux puisqu'il nécessite la concrétisation d'hypothèses assez structurantes pour permettre le redressement des résultats de l'EPIC. D'une part, une réduction de l'absentéisme de 2,3 J/A, enjeu assez structurant pour la réalisation du budget. D'autre part, le redressement de la production, le volume de réfection attendu est bien moins important que l'année dernière. On attend une hypothèse de détente du prix de l'énergie qui jouera favorablement dans la réduction des pertes de l'EPIC, ainsi qu'une productivité brute budgétée à -65 M€ et une réduction des pertes de la CCAS de 19 M€.

Le volet investissement fait figure de défi au regard des retards accumulés. Le protocole Alstom est structurant pour le passage de jalons et la réalisation des dépenses d'investissement de l'EPIC. Les J.O.P. constituent une échéance majeure pour l'année 2024 avec des enjeux opérationnels, industriels et financiers pour l'EPIC RATP, et une extension du réseau de l'EPIC, que l'on n'avait pas connue depuis de nombreuses années.

Sur le volet chiffre d'affaires, je vais être rapide. Le chiffre d'affaires est attendu à 5,3 Md€, avec en premier lieu l'impact de l'offre nouvelle à hauteur de 84 M€. On y retrouve l'impact

du plan de transport pour les Jeux Olympiques, le prolongement de la ligne 14 sud, celui de la ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, la T3B et davantage d'offres bus prévues en 2024. En hypothèse forte, on attend une diminution des réfections et des sur pénalités avec des taux de pertes estimés à 9,3 %. Le taux de perte viendrait essentiellement de faits externes avec les travaux de voirie à Paris et les difficultés de circulation. Dans l'amélioration de la couverture des services, l'enjeu viendra des facteurs internes puisqu'on a une hypothèse de réduction de l'absentéisme de 9 % par rapport à 2023.

Avec la mise en exploitation de la ligne 14 sud, un avenant sera passé puisqu'Orlyval sera impacté par cette mise en service. L'effet sera globalement neutre puisqu'un impact de -12 M€ estimé sur Orlyval sera réinjecté dans l'avenant de la ligne 14 sud. Néanmoins, il faudra quand même s'interroger à moyen terme sur le devenir de l'activité propre à Orlyval.

La croissance des charges d'exploitation devrait être limitée par rapport à 2023. Cela résulte essentiellement d'une meilleure couverture de l'effet prix sur l'énergie. En 2022-2023, les indices essentiellement OT étaient à des niveaux sensiblement plus faibles que le niveau de l'inflation. Cela crée un effet ciseau et une non-couverture assez significative des charges pour l'EPIC. Sur le budget 2024, on escompte une détente du prix de l'énergie. Le budget intègre une diminution de 28 % du prix des marchés pour une baisse limitée de l'indice de 10 %. Mécaniquement, cela crée un effet favorable à hauteur de 121 M€, qui permettra de compenser pour moitié l'indexation des salaires. Le budget n'intégrant pas le potentiel avenant, l'indice des salaires reste plafonné à hauteur de 1,5 %.

Au-delà de ces éléments, il y a la prise en compte dans les charges de l'EPIC de l'offre nouvelle financée à l'euro par IDFM, une MSPA budgétée à 3 %, soit 96 M€. Comme en 2023, le budget intègre le non-versement de l'intéressement au titre de l'année 2024. Autre point important : il y aura un impact sur les dettes de temps. Au regard des Jeux Olympiques, l'organisation du travail va nécessiter que les agents travaillent durant la période estivale. L'impact de la dette de temps est estimé à 20 M€.

Concernant les effectifs et la productivité, le budget intègre une progression de l'effectif de l'EPIC de 1 %, à 44 145 agents, avec un impact assez important de l'offre nouvelle, à hauteur de 594 agents au titre des lignes 11 et 14 et des recrutements dans le cadre des Jeux Olympiques. 197 agents sont comptabilisés en complément dans le cadre de l'effet en année pleine de la fin de l'avenant pour réduction de l'offre, qui était lié à la crise sanitaire puisque IDFM avait souhaité passer un avenant de réduction de l'offre. Le budget intègre le rattrapage des recrutements à hauteur de 179 agents.

La productivité nette est budgétée à 1 %, comme le demande le contrat, soit 41 M€ et 525 équivalents temps plein. En revanche, la productivité brute atteindrait 1,5 %, donc un niveau similaire à celui de 2022, mais représenterait un palier dans la productivité brute réalisée. Cette productivité intègre 22 M€ au titre de l'accord CTMR, soit -320 équivalents temps plein, l'impact de l'automatisation de la ligne 14 et la poursuite des programmes de performance dont Diapason pour -54 équivalents temps plein, et la poursuite de la transition industrielle de la maintenance de la transition énergétique des bus.

Sur cette productivité bus de 65 M€, 24 M€ seraient réalloués à l'entretien des actifs industriels, et notamment au changement de la GMAO MRF. On commence à avoir des dépenses fléchées vers cela.

Sur les résultats, un redressement est escompté à la condition de réaliser plusieurs jalons économiques. Parmi les principaux, on trouve : la baisse du nombre de jours d'absentéisme de moins 2,3 J/A, une amélioration de la couverture des services et une diminution des sur pénalités, la détente du prix de l'énergie qui permettrait une meilleure couverture des charges de l'EPIC, et enfin une réduction du déficit de l'assureur social. Nous avons des hypothèses structurantes pour permettre

de réaliser le budget et escompter un redressement des résultats. Le résultat opérationnel serait en amélioration de 45 M€ par rapport à 2023. Le résultat net resterait en perte à hauteur de -67 M€, et serait impacté par une hausse des frais financiers. Comme je l'ai dit précédemment, pour permettre un retour à l'équilibre des résultats de l'EPIC, il faudra un avenant aux clauses contractuelles. C'est indispensable pour permettre un redressement des résultats.

Sur le volet des investissements, on a un rattrapage considérable à réaliser en 2024, notamment sur le programme Bus. Les conditions de réussite sont, pour la plupart, exogènes à l'EPIC RATP. Au global, le volume d'investissement est de 2,7 Md€, il intègre 525 M€ au titre de la SGP. Au périmètre du plan quadriennal d'investissement, une croissance de 9 % est escomptée, à 2,1 Md€, essentiellement fléchée sur le programme Bus avec le rattrapage des trois années précédentes, +62 M€ sur le programme tramway avec la poursuite du renouvellement du matériel et des adaptations des infrastructures, et plus 55 M€ sur le matériel ferré système, avec le débouclage du programme NEXtEO qui a été signé entre la SNCF et Transilien, et l'arrivée des nouveaux matériels.

En 2024, on arrive au terme du contrat *modulo* la signature d'un avenant. Sur la maquette contractuelle, on aurait un volume d'investissement qui serait inférieur de 8,9 % à la maquette contractuelle, avec un volume réalisé de 7,8 Md€. Cela reste conséquent par rapport aux contraintes rencontrées.

Sur les principaux écarts, il n'y a pas de surprise, ils portent sur quatre programmes majeurs dont le bus, le matériel roulant ferré, le système ferré. On en a parlé en Commission économique, le retard est lié à des difficultés des fournisseurs, la crise Covid ayant désorganisé les chaînes de production. Par ricochets, ce retard lié aux fournisseurs a mis en retard des programmes d'investissements qui auraient pu être mis en œuvre par l'EPIC. C'est en premier lieu cette conséquence.

La dette nette est de 5,8 Md€ au budget 2024, en hausse de 235 M€. La capacité d'autofinancement est insuffisante au financement des investissements. Les effets de BFR seront plutôt favorables par rapport à l'année précédente. Sur le volet des dotations aux filiales, 96 M€ sont prévus en 2024, en hausse de 45 M€ par rapport à l'atterrissage 2023. On note l'effet déport de 2023 de Systra correspondant à l'avance d'actionnaire prévue, qui sera réalisée en 2024. On note aussi 33 M€ auprès de RATP Participations, dont 20 M€ fléchés sur le programme MaaS, et 9 M€ auprès de RATP Solutions Ville. C'est essentiellement lié au projet de transformation du siège de l'AP-HP. Il y a 38 M€ auprès de RATP CAP Île-de-France pour les mêmes raisons qu'évoquées au titre de l'atterrissage 2023 : la structuration de la holding, le financement de l'appel d'offres, la prise en compte des décalages des attributions des appels d'offres Bus Paris, et le rachat des actifs de Championnet.

Point important, le budget intègre des financements complémentaires, à savoir 10 M€ auprès de RATP Cap Île-de-France qui seraient nécessaires, portant l'enveloppe globale à 50,6 M€. 40 M€ seraient nécessaires au financement de RATP Dev dans le cadre de la restructuration de sa dette. En premier lieu, RATP Dev cherchera un financement autonome auprès de banques. Dans le cas où le financement ne pourrait pas se faire seul, l'EPIC accorderait une avance d'actionnaire à hauteur de 40 M€.

Autre point important, le besoin de financement de l'EPIC RATP est estimé à 951 M€ en l'absence d'avenant au contrat IDFM. Ce besoin de financement nécessite l'approbation du Conseil d'administration pour relever le seuil. Le seuil qui sera proposé au CA sera de 1,5 Md€ au titre de l'année 2024.

Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je vous remercie. Je propose d'enchaîner.

**Mme EGRETAUD (Secafi).-** Je vais présenter le résultat des filiales et du Groupe sur l'estimé 2023 et le budget 2024.

Le premier point porte sur les résultats des filiales à l'estimé 2023, j'aimerais pouvoir vous annoncer des bonnes nouvelles mais ce ne sera malheureusement pas le cas. Un point positif sur l'évolution du chiffre d'affaires des filiales, il est prévu à 1 950 M€ à l'atterrissage de 2023, soit une avance de presque 2 % par rapport au budget initial. C'est RATP Dev qui englobe la quasi-totalité de ce dépassement avec +34 M€ par rapport au budget. Les autres filiales sont en ligne par rapport au budget anticipé, avec un chiffre d'affaires de 358 M€. L'estimé 2023 intègre également la création d'une nouvelle filiale RATP Sûreté Expertise dont l'activité a été lancée au mois de novembre 2023. Cette filiale va réaliser des formations auprès de clients externes, des salles de formation pour le tir. Le chiffre d'affaires est estimé à 2 M€.

En revanche, le résultat opérationnel, donc l'Ebit, s'inscrirait en perte, une perte plus dégradée que prévu au budget initial. Cette perte totaliserait -35 M€ à l'atterrissage. RATP Dev porte la majorité de cette dégradation avec un Ebit inférieur de -11 M€ au budget révisé. Pour RATP Dev, il était prévu une confirmation d'un retour à un résultat opérationnel positif. Il est prévu en déficit à -1 M€.

Le résultat opérationnel des autres filiales serait en perte de -34 M€, contre un budget initialement prévu à -21 M€.

Le niveau de dette sera moins élevé que prévu, il sera supérieur de +80 M€ au réalisé 2022, d'une part parce qu'on a une poursuite des investissements au sein des filiales et d'autre part, parce qu'on a un besoin de financement des pertes de Londres. Ces pertes ont très sensiblement impacté le résultat net part du Groupe des filiales, puisque les pertes se sont élevées à -72 M€.

Concernant les résultats de RATP Dev à l'estimé 2023, la dégradation des résultats sera impactée par le décalage de la ligne du métro de Riyad, et surtout par des pertes plus importantes qu'anticipées sur l'activité londonienne. Le chiffre d'affaires présentera une croissance de presque 11 % par rapport à 2022 et serait supérieur de plus de 2,2 % au budget initial 2023. Il est prévu à 1,6 Md€ à l'atterrissage. Il bénéficiera notamment des développements 2022/2023 qui n'étaient pas forcément budgétés initialement. En revanche, il est impacté par le report de la mise en service du métro Riyad.

Le résultat opérationnel est prévu à l'atterrissage à -1,1 M€, contrairement à un niveau bénéficiaire de 7 M€. Il sera impacté par le décalage du métro de Riyad de - 6,6 M€, et par un effet comptable défavorable (presque -4 M€) lié au traitement de la participation dans la concession de la ligne de métro à Sydney. Cet effet négatif deviendra positif en 2024.

Si on raisonne au niveau de l'EPIC hors effets techniques comptables et effets de devise qui ont été défavorables en 2023, le résultat opérationnel serait bénéficiaire à hauteur de presque 6 M€.

Quelques risques demeurent sur l'évolution de ce résultat opérationnel. J'en citerai un, le contrat toscan qui fait l'objet actuellement d'une négociation sur une clause de rééquilibrage Covid. Une mission d'expertise est en cours, elle n'a pas de caractère exécutoire mais aura un impact sur la vision du contrat dans les années à venir. Ce point est important. Il jouera sur le budget 2024. En revanche, si les négociations amènent un résultat positif, cela peut présenter des opportunités.

Le résultat net part du Groupe de RATP Dev terminerait avec une perte assez conséquente, un peu moins importante qu'en 2022 mais qui s'élèverait à -83 M€ à l'atterrissage 2023.

On retrouve les résultats de l'activité londonienne (-72 M€) qui ne sont plus comptabilisés depuis 2022 au niveau du résultat opérationnel à la suite de l'application de la norme IFRS 5.

Concernant les résultats de RATP CAP Île-de-France à l'atterrissage 2023, le contrat Optile de Saclay devrait malheureusement accroître les pertes opérationnelles sur l'exercice 2023. Pour RATP CAP Île-de-France, le chiffre d'affaires serait en progression de +1,7 % sur 2022. Par rapport au budget initial, il serait en croissance de presque 11 M€, bénéficiant notamment d'un rattrapage d'indexation 2022. Le résultat opérationnel clôturerait à un niveau de pertes plus conséquent qu'anticipé. L'Ebit est prévu à -25,6 M€ contre -19,1 M€ au budget initial. La détérioration de ce résultat opérationnel va répercuter les difficultés d'exploitation sur les divers réseaux, et plus spécifiquement sur le réseau Saclay.

Il faut garder à l'esprit que pour Saclay, cet estimé 2023 tient compte dans le cadre de négociations en cours, d'un avenant à l'offre et d'un assouplissement du contrat sur les validations et les indicateurs de qualité de service. Si ce débouclage sur Saclay n'est pas obtenu d'ici la fin de l'année, un risque subsiste que l'Ebit de RATP CAP Île-de-France soit bien plus dégradé que prévu à -29,8 M€.

Concernant les résultats des autres filiales, le chiffre d'affaires contributif du Pôle Services, qui intègre essentiellement RATP Smart Systems, s'établirait normalement autour de 23,5 M€ à l'atterrissage 2023, soit un retard de -2,6 M€ par rapport au budget initial. Ce retard est exclusivement imputable à RATP Smart Systems qui présenterait de moindres revenus sur MaaS et des difficultés d'exécution sur différents projets, notamment Nantes, Caen, et sur le T10 de Navocap. Le résultat net part du Groupe du Pôle Services devrait terminer en perte de -14,3 M€, en lien avec les coûts du MaaS.

Le chiffre d'affaires de RATP Solutions Ville serait en très légère hausse de +0,7 M€, essentiellement grâce à RATP Connect. En revanche, le résultat net part du Groupe qui était prévu en zone bénéficiaire pour le groupe Solutions Ville, devrait terminer en déficit de presque -6 M€, essentiellement impacté par les pertes générées par Cityscoot. Il y a d'une part, les pertes de -5,2 M€ sont en lien avec l'activité de Cityscoot, et la décision de l'arrêt de l'activité de Cityscoot qui entraîne une provision pour dépréciation de -8,8 M€.

Quant à Systra, 2023 sera une bonne année en termes d'évolution du chiffre d'affaires puisqu'il y a une accélération sur le contrat HS2 au Royaume-Uni et surtout parce que Systra a poursuivi sa croissance externe et a acquis trois sociétés qui vont jouer un rôle dans l'évolution du chiffre d'affaires de la filiale. En revanche, dans un contexte de hausse des taux et des besoins de financement de cette filiale pour financer ces acquisitions, les charges financières de Systra seront plus élevées qu'en 2022. Cela réduira d'autant le résultat net généré, et donc la contribution de Systra au RNPG de RATP qui devrait atteindre 6,2 M€, inférieure de -3,6 M€ au budget initial.

En comptabilisant ce qu'on vient de se dire sur l'atterrissage des filiales et en compilant la présentation de Mme FERRIER sur l'EPIC, les résultats attendus au niveau du Groupe RATP seraient en forte dégradation à l'atterrissage 2023, couplant le mécanisme contractuel inadapté aux tensions inflationnistes, les pertes sur Londres qui ont été plus élevées que prévu au sein de RATP Dev et un nouveau décalage de Riyad métro.

Le chiffre d'affaires sera globalement en ligne avec ce qui a été anticipé à 6,4 Md€. En revanche, on peut noter des pertes nettes d'ampleur pour l'EPIC RATP. Sans revenir sur le caractère insoutenable du modèle économique présenté par Mme FERRIER, il faut évidemment revoir les performances d'indice des salaires pour pouvoir améliorer les résultats de l'EPIC. Cela a un impact important sur le résultat net part Groupe qui est de -143 M€. À cela s'ajoutent également des facteurs d'amélioration budgétés en 2023, dont l'effectivité a été moins rapide qu'escompté, notamment les plans d'action mis en œuvre au niveau de l'absentéisme qui demeure très élevé.

Du côté des filiales, -122 M€ avec plusieurs éléments qui sont venus dégrader les résultats sur l'atterrissage 2023. Certes, on note sur Londres une amélioration de la performance opérationnelle, mais également des pertes qui ont été plus importantes que prévu (-72 M€). À cela se rajoute le décalage de la mise en service opérationnel du métro Riyad. Sur les autres filiales, il faut retenir le placement en redressement judiciaire de Cityscoot et les difficultés sur le contrat Saclay.

Il y a évidemment des risques et des opportunités qui ont été identifiées au périmètre du Groupe qui n'ont pas été intégrés à l'estimé 2023. Peu ou prou le RNPG pourrait évoluer de -26 M€, pour une perte de -228 M€.

La dette serait en ligne avec le budget à 5,9 Md€, masquant des effets diversifiés : +115 M€ pour l'EPIC, une insuffisance du financement des investissements en fonds propres, l'effet des dotations des filiales pour 51 M€. Pour les filiales, la dette serait à -117 M€ par rapport au budget initial. C'est concentré sur RATP Dev qui bénéficiera d'une nette amélioration des encaissements en 2023, notamment sur l'Algérie, Riyad et l'Égypte.

Concernant les résultats des filiales anticipés sur le budget 2024, le chiffre d'affaires est prévu en croissance significative (+12 %) avec 212 M€ sur RATP Dev à 1,8 Md€, dont une très belle croissance de RATP Dev soutenue par les développements de 2023 et 2024, la croissance organique c'est-à-dire les contrats qui sont en portefeuille à RATP Dev, et surtout par la mise en service du métro de Riyad prévue à la fin du premier trimestre 2024. C'est important au niveau du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel parce que ce contrat est très profitable.

Sur les autres filiales, le chiffre d'affaires serait en progression de +18 M€, porté à 40 % par RATP Solutions Ville et plus précisément par RATP Real Estate.

Le résultat opérationnel resterait en perte au budget 2024. Cette perte devrait se réduire de 11 M€. Une amélioration est attendue au sein de RATP Dev pour renouer avec un résultat opérationnel en zone bénéficiaire à hauteur de 11 M€. Je rappelle que nous raisonnons toujours hors effet Londres. En revanche, sur les autres filiales, le résultat opérationnel serait en légère baisse de -1 M€, le résultat opérationnel déficitaire serait de -35 M€, exclusivement supporté par RATP CAP Île-de-France et RATP Smart Systems.

Le niveau de la dette serait en progression sous l'effet de la hausse des investissements qui se profilent sur 2024, et du financement des pertes de Londres puisqu'il y a un besoin de restructuration de la dette sur cette activité londonienne (besoin de 40 M€ supplémentaires).

Je vais revenir rapidement sur les situations londonienne et algérienne. Pour l'Algérie, ce sera rapide puisque la sortie est définitive depuis la dernière opération de cession de l'entité SETRAM qui a eu lieu fin mars 2023.

Concernant l'activité bus de Londres, le budget 2023 révisé prévoyait une sortie de l'activité londonienne, donc une cession, d'ici la fin de l'année 2023. Il y avait par ailleurs trois lettres d'engagement de fonds d'investissement et d'opérateurs de transport qui étaient considérées comme sérieuses. L'objectif de sortie était prévu pour la fin de l'année 2023. Le calendrier a été décalé, il est désormais remis en cause parce que RATP Dev a décidé de déclencher une clause de contrat permettant la rupture des routes à mi-vie. On va attendre l'attribution de ces nouvelles routes qui sont entre les mains de l'autorité organisatrice TfL. Si RATP Dev réalise ces ruptures de routes à mi-vie, c'est parce que cela aura par la suite un impact sur le business plan et donc sur la valorisation de l'activité londonienne. On est dans un contexte de remontée des prix. Cela veut dire qu'on garde un espoir de pouvoir céder cette activité londonienne à un prix plus intéressant à horizon 2024 que ce que l'on avait décidé de faire en 2023.

Une belle progression du chiffre d'affaires de RATP Dev sur le budget 2024 est attendue (+13,3 %), avec des variations favorables sur le chiffre d'affaires. 262 M€ sont attendus dont l'hypothèse phare de l'année 2024, la mise en service de la ligne 2 du métro de Riyad, et la mobilisation sur la ligne 1 pour +99 M€, soit 47 % de la croissance globale du chiffre d'affaires de RATP Dev. Quasiment la moitié de la progression de son chiffre d'affaires est liée à cette mise en service qui semble bien partie.

Certaines progressions du chiffre d'affaires sont acquises et connues pour +61 M€. Ce sont les effets en année pleine des gains et démarrages 2023, notamment en France avec Toulon (+33 M€), mais également aux États-Unis avec les contrats Raleigh et Durham (+26 M€). Le budget de 2024 de RATP Dev intègre également des ambitions de croissance en France et aux États-Unis, qui sont en ligne avec les orientations stratégiques de RATP Dev. Cela se voit avec la décision de sortie de l'activité londonienne et de celle en Algérie, il y a un recentrage sur les zones géographiques, qui sont à moindres risques, qui sont des zones à développement.

On aura un effet favorable de la croissance des contrats en portefeuille pour +57 M€ équitablement répartis sur différentes zones géographiques, plus spécifiquement l'Arabie Saoudite, la France, l'Italie, mais également l'Asie-Pacifique, le Maroc et l'Afrique du Sud. En 2024, on aura de nouveau un impact positif de l'indexation des contrats en France pour +19 M€ si on y ajoute l'Afrique du Sud.

Dans les effets négatifs, un effet de conversion défavorable est toujours attendu ainsi qu'un impact négatif des sorties de périmètre (-39 M€), dont notamment Vannes, Valenciennes et RATP Dev en Suisse.

Concernant les résultats de RATP Dev budgétés en 2024, un redressement des résultats est attendu, mais conditionné à des étapes clés. Il y a trois éléments clés notamment à ce redressement des résultats : la mise en service du métro de Riyad, les moindres pertes attendues sur Londres et les négociations contractuelles en cours du contrat Toscane (clause de rééquilibrage Covid). Une amélioration du résultat opérationnel de RATP Dev de près de 12 M€ est attendue, il devrait terminer autour de 11 M€ avec un effet cumulé de conversion et d'éléments techniques qui sera positif. On a surtout +12,6 M€ de croissance du résultat opérationnel qui est attendu si la mise en service du métro de Riyad se fait bien en mars 2024. Ces progressions seront légèrement minorées par des sorties de périmètre et des contre-effets 2023, c'est-à-dire des éléments qui étaient positifs en 2023, qui étaient exceptionnels et qui n'existent plus en 2024, comme l'avenant sur l'Égypte et les compensations des coûts FIFA.

La perte nette de RATP Dev est prévue en baisse de 26 M€, les résultats demeureront toutefois en perte (-57 M€). La baisse de ce déficit répercuterait l'amélioration de l'Ebit que nous venons de voir, qui sera quand même en partie compensée par la hausse des taux et des besoins de financement pour un impact négatif sur l'évolution des charges financières. Il est attendu une baisse des pertes londoniennes de 41 M€ avec l'amélioration de la performance de l'activité des bus et ce en dépit des contraintes imposées par le contrat avec l'autorité organisatrice, qui pèsent lourdement sur les pertes londoniennes. On a des enjeux très déterminants au niveau du contrat toscan en Italie, et surtout un espoir au sein de RATP Dev de pouvoir solutionner la situation londonienne d'ici la fin de l'année 2024, l'enjeu étant de formaliser un prix de rachat qui soit acceptable sur l'année 2024.

Concernant les résultats de RATP CAP Île-de-France, sur le budget 2024, l'évolution du chiffre d'affaires est relativement prudente (+1 M€). Il intègre des éléments connus pour RATP CAP Île-de-France, à savoir les effets en année pleine du T 10 et des Ateliers de Championnet (+13,7 M€), mais a contrario la fin des contrats Optile Stile, Trappes, Ceobus, qui auront un effet négatif de -12,1 M€. Sont intégrées l'hypothèse de remontée de la qualité de services et des validations sur Saclay (-4,5 M€).

La progression du chiffre d'affaires de CAP Île-de-France est donc mesurée. En revanche, le résultat opérationnel devrait de nouveau se dégrader de -5,5 M€ pour atteindre une perte de -31 M€, impacté par la détérioration des coûts de la holding qui intègrent notamment les coûts de développement et d'intégration dans le cadre des appels d'offres bus. En revanche, il y aurait une augmentation pour les filiales Optile et les Ateliers de Championnet mais qui ne permettrait pas d'absorber cette augmentation des coûts de l'AO.

Selon l'évolution des négociations avec IDFM concernant les contrats de Saclay, l'Ebit pourrait varier à la baisse de -2,8 M€. Par ailleurs, une augmentation de capital de 38 M€ incluant 10 M€ supplémentaires devrait voir le jour à l'issue de l'année 2024 pour CAP Île-de-France.

Pour Solutions Villes au budget 2024, une progression du chiffre d'affaires est anticipée de +7 M€ à 117 M€, impactée par la progression des revenus attendus sur le corpworking au sein de RATP Real Estate. En revanche, les résultats opérationnels enregistrent deux baisses consécutives en 2022 et 2023, devraient s'accroître de +3,7 M€ à 5,6 M€ au budget 2024. On aura un contre-effet de l'arrêt de l'activité Cityscoot qui sera positif sur 2024 au niveau du résultat opérationnel. En revanche, il y aura une progression des coûts dans le cadre de la montée en puissance du projet fibre Grand Paris et de la holding RATP Solutions Ville.

L'activité de Cityscoot, qui avait été reprise par le Groupe RATP et la Caisse des dépôts en 2022, faisait l'objet d'un plan de redressement. On constatait notamment une problématique au niveau managérial, des difficultés de process et surtout un vieillissement de la flotte qui appelait un renouvellement de celle-ci. Les difficultés rencontrées par Cityscoot ont amené la RATP à chercher une solution à travers la cession d'activité qui n'a pas abouti, cela a entraîné la récente décision de cessation de paiement. Depuis la semaine dernière, la société a été placée en redressement judiciaire avec poursuite de l'activité mais une recherche d'investisseurs potentiels.

S'agissant des résultats du Pôle Services au budget 2024, le chiffre d'affaires est prévu en croissance de +4 % par rapport à l'atterrissage 2023. La croissance très mesurée au niveau de RATP Smart Systems, intègre sur le dernier trimestre, l'hypothèse de la perception d'une commission sur la vente de titres dans le cadre de l'activité B2C. C'est très marginal en valeur. Cela tient beaucoup aux négociations avec IDFM, rien n'est gagné d'avance. Sur RATP Maintenance Services, on note +23,3 %, et RATP Travel Retail est également en progression.

En revanche, le résultat opérationnel serait de nouveau en perte, perte quasi équivalente à l'estimé 2023, avec -15,7 M€, exclusivement porté par RATP Smart Systems qui doit malheureusement subir l'impact de ses coûts de MaaS et la hausse des amortissements sur l'activité billettique.

**Mme FERRIER (Secafi).**- Je fais un point sur le MaaS, comme convenu au moment du budget. On rappelle les marchés adressés du MaaS RATP sur trois principaux segments : le segment cœur est celui des usagers du transport collectif et des automobilistes au travers de Mappy qui avait été racheté, le B2B se fait auprès des entreprises, et le B2G au travers des autorités organisatrices et/ou collectivités. Sur ces trois marchés, il n'y a pas de changement par rapport à avril de l'année dernière. Ces marchés veulent être développés par le MaaS RATP.

Aujourd'hui, il y a toujours des incertitudes et des contraintes d'actualité au niveau réglementaire sur l'application d'un article de la LOM qui fait défaut au travers de l'absence de commissionnement des ventes de titres par IDFM à travers l'application Bonjour. Il y a toujours une intensité concurrentielle de la part de différents fournisseurs et des enjeux financiers importants, ainsi qu'un besoin de financement structurel pour financer l'information voyageurs qui l'était auparavant à travers le contrat. Le besoin de financement est de l'ordre de 10 à 11 M€ pour faire faire tourner

l'application Bonjour. Pour le MaaS dans sa globalité, le besoin de financement est de l'ordre de 20 M€ pour les années 2023 et 2024. Cela concerne les trois segments du MaaS.

Des décisions majeures devraient voir le jour en 2024. Elles conditionneront l'avenir et les décisions qui pourraient être prises sur le MaaS RATP, à savoir le commissionnement, c'est-à-dire la décision d'IDFM de commissionner les ventes de titres par la RATP. Aujourd'hui, il est budgété un commissionnement plancher à hauteur de 3 % du montant de la transaction.

Au regard des chiffres au niveau de l'EPIC et du Groupe, c'est invisible au budget 2024 puisque ne sont comptabilisés que trois mois de commissionnement, soit 500 000 €. À terme, le commissionnement représenterait 45 % des revenus du MaaS. Cette décision majeure doit intervenir en 2024.

Parmi les rendez-vous majeurs, plusieurs évolutions sont favorables. Il y a des initiatives de la part des différentes autorités publiques que sont l'ART (Autorité de régulation des transports) et la DGITM. Elles sont rentrées dans la boucle sur ce problème d'interprétation juridique de l'article 38 de la LOM. Cela pourrait déboucher sur des préconisations. Les J.O.P. constituent un autre enjeu majeur. RATP Smart Systems travaille au côté d'IDFM sur toutes les solutions de billettique. En revanche, il subsiste un point noir. À partir du T1 2024, les titres de transport vont apparaître sur les *wallets* (les portefeuilles numériques) Appel et Samsung, avec un fort risque d'éviction des opérateurs. À titre d'exemple, les porteurs d'iPhone le savent, si l'utilisateur a la possibilité de recharger son titre de transport directement sur le portefeuille numérique, il ne passera pas par l'application Bonjour pour rebasculer sur le portefeuille numérique Apple. C'est un risque, c'est le point noir à date puisque cela "mettrait à mal" l'application Bonjour.

**Mme EGRETAUD (Secafi).**- Pour terminer sur les résultats des filiales, les résultats de Systra au budget 2024 sont à prendre avec précautions car le processus budgétaire est encore en cours au niveau de Systra. Une progression du chiffre d'affaires est attendue sur le budget, avec un effet en année pleine des trois acquisitions réalisées sur l'année. En revanche, on devrait avoir un ralentissement au niveau organique, lié à un niveau très élevé d'activité, assez exceptionnel, sur le contrat HS2 en Angleterre en 2023.

La contribution au résultat net du Groupe RATP budgétée en progression de +3 M€, à 9,2 M€. Cependant, une interrogation demeure concernant l'impact pour Systra de la récente décision prise en octobre 2023 par le gouvernement britannique. Il s'agit d'une décision d'abandon du projet HS2 sur le tronçon Birmingham Manchester.

Pour terminer sur le budget 2024 du Groupe RATP, c'est un budget relativement ambitieux, tant pour l'EPIC RATP que pour les filiales.

La progression du chiffre d'affaires du Groupe RATP devrait atteindre +6,2 % à 6,8 Md€ portés tant par l'EPIC que par les filiales. Le résultat opérationnel est attendu à 80 M€ alors qu'il est prévu à l'équilibre à l'atterrissage en 2023, soit un très net redressement porté par l'EPIC pour +67 M€ avec une amélioration attendue au niveau de l'absentéisme et de la couverture des services, et des moindres pertes de la CCAS.

RATP Dev devrait renouer avec un Ebit au-delà de l'équilibre. À l'inverse, des pertes sont attendues sur CAP Île-de-France avec une accentuation de ces pertes d'au moins 6 M€. Le RNPG se redresserait par rapport à l'estimé 2023 mais resterait en perte à -121 M€, et ce en dépit d'un redressement attendu pour l'EPIC et pour les filiales, notamment avec un impact de moindres pertes sur Londres au niveau de RATP Dev. La dette est prévue en hausse à 6,3 Md€ par rapport aux dernières années.

Les hypothèses structurantes et les conditions de réalisation du budget 2024 permettent de résumer ce qui sous-tend l'actualité de ce budget pour le Groupe.

Pour l'EPIC, une diminution de l'absentéisme pour maladie et accident du travail, et une diminution des réfections et des surpénalités, une détente au niveau des prix de l'énergie permettant de compenser à 50 % l'insuffisance de couverture des indices salaires et autres charges, une inflexion sensible de la productivité brute et une réduction des pertes de l'assureur social.

Pour RATP Dev, les enjeux sur l'année 2024 sont liés au contrat toscan, mais aussi à l'amélioration de la performance de Londres dans l'attente de céder l'activité, avec un enjeu important de déboucler cette vente d'ici la fin de l'année. Le troisième enjeu est le démarrage de Riyad métro qui est un contrat très relatif en termes de performance opérationnelle.

L'enjeu sur le MaaS est la décision d'IDFM qui est attendue sur le commissionnement des ventes de titres. Cela aura toutefois très peu d'impact au niveau financier en termes de performance sur le budget 2024.

Pour RATP CAP Île-de-France, l'enjeu est les négociations avec IDFM sur le contrat Saclay, et la mobilisation sur les appels d'offres Bus Paris.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Merci beaucoup. Madame AZEVEDO ?

**Mme AZEVEDO.**-

☒ **Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024, sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2024 et sur le projet de budget 2024 du Groupe RATP**

*Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 21 novembre 2023, étaient les experts du Cabinet SECAFI avec Bérénice FERRIER, Ludivine EGRETAUD et Agnès MICHEL ainsi que Azélie QUILLET, Valérie OGIER et Luc PIFFARD pour la Direction. Nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.*

*Dans son introduction, ce rapport ne pourrait commencer sans évoquer une année 2023 affectée par l'inflation et les impacts de l'absentéisme.*

**Concernant l'EPIC :**

*Pour l'atterrissage 2023, le Chiffre d'affaires serait de 5,1 Md€ en retrait de -115 M€ par rapport au budget du fait de l'évolution des indices en particulier sur l'électricité avec -108 M€ de réfections pour non-réalisation de l'offre. Le résultat opérationnel (EBIT) serait estimé à 9 M€ lié, entre autres, à l'insuffisance de couverture des effets de l'inflation sur les charges opérationnelles par les clauses d'indexation contractuelles à hauteur de -143 M€. Le résultat net serait estimé, pour la 1<sup>ère</sup> fois dans l'histoire de la RATP, en perte à -99 M€. L'écart, par rapport à la re prévision présentée en juillet 2023, s'expliquerait par la dégradation inattendue de l'indice électricité, l'absentéisme maladie et AT aggravant le déficit de l'assureur social et le retardement du redressement de la couverture de service. La dette nette serait estimée à 5,5 Md€, en hausse de +373 M€ par rapport à 2022 du fait d'une CAF (Capacité d'autofinancement) insuffisante pour financer les investissements et d'une variation défavorable du BFR (Besoin de Fond de Roulement). Les dotations aux filiales s'établissent à 51 M€ contre 68 M€ en 2022.*

Les investissements devraient atteindre 1,96 Md€ (hors Société du Grand Paris) soit en recul de -277 M€ sur la re prévision et -367 M€ par rapport au budget initial. Ecartés liés au programme du Ferré transport avec des décalages de livraison des MP14, des MF19 et les projets de rénovation des MI84-MI2N du fait des difficultés des industriels comme Alstom ; des décalages de prévisions de dépenses pour le prolongement de la ligne 11 et des décalages sur les projets d'adaptations des infrastructures avec l'arrivée des différents matériels ; d'autre part avec le programme BUS pour des délais d'obtention des autorisations administratives et, pour finir, avec le programme Tramway avec les décalages de prévisions de dépenses sur les projets d'acquisition.

Au budget 2024, le Chiffre d'Affaires devrait atteindre 5,3 Md€ en hausse de 183 M€ (soit +3,6 %) du fait de l'offre nouvelle avec les prolongements des lignes 11 et 14 ; du plan de transport JOP ; d'une hypothèse de diminution des réfections et des surpénalités sur le réseau de surface ; de l'indexation de la rémunération contractuelle et d'une croissance des recettes publicitaires. Le résultat opérationnel (EBIT) devrait atteindre 54 M€ soit une hausse de 45 M€ à condition de faire baisser le nombre de jours d'absentéisme pour maladie et AT de 2,3 jour/agent et l'inaptitude ; d'améliorer la couverture de service et diminuer les surpénalités ; de couvrir le prix de l'électricité par l'indice IDFM et de réduire le déficit de l'assureur social. Le résultat net resterait en perte à -67 M€ malgré une amélioration de +32 M€ par rapport à 2023. Le résultat opérationnel fortement affecté par le plafonnement à 1,5 % de l'indexation de la part salaire de la R11 ne suffit pas rétablir un résultat net positif. La dette serait en hausse de +235 M€ pour atteindre 5,8 Md€ au vu d'un volume important de dotations des filiales à hauteur de 96 M€ (dont 38 M€ pour CAP IDF) et de l'insuffisance de financement en propres des investissements avec une CAF en progression de 12 % et un BFR d'investissement qui se redresserait de -46 M€. Il existerait une hypothèse de croissance relativement faible des recettes directes avec une progression de +1,7 % pour atteindre 2,4 Md€ mais comme l'objectif contractuel ne serait pas atteint -16 M€ seraient supportés par IDFM et -3 M€ par la RATP. Pour l'intéressement à la validation RDS, l'objectif serait atteint, ainsi 0,9 M€ seraient restitués à IDFM et l'Epic en conserverait 0,1 M€. Le budget 2024 intègre une diminution des prix de marché de l'électricité de 28 % qui aurait pour conséquence un effet prix favorable de +121 M€ sur l'énergie compensant pour moitié la non-couverture de l'indexation contractuelle sur les salaires (-57M€) et l'impact des charges externes (-5M€). Les charges d'exploitation seraient donc estimées à 4,4 Md€ soit une hausse de +144 M€ pour une inflation projetée à +2,6 %. L'évolution des effectifs 2024, soit 44 145 ETP (+445 ETP par rapport à 2023) serait d'une part pour préparer l'échéance des JOP et résoudre les difficultés de couverture de service. La répartition aurait 3 axes principaux : l'évolution de l'offre contractuelle pour + 791 ETP, la performance nette pour -525 ETP et le recrutement pour 179 ETP. En 2024, la RMPP (Rémunération Moyenne du Personnel Permanent) est prévue à 4 % et la MSPA (Masse Salariale Par Agent) à 3 % soit un impact de 96 M€.

Les investissements de l'EPIC RATP devraient atteindre 2,1 Md€ en 2024, en progression de 9 % soit + 174 M€. 2,7 Md€ en intégrant les investissements réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris et portés par les investissements subventionnés, en hausse de +15 % soit + 345 M€. Cette croissance est liée à la progression des programmes Ferré transport pour le matériel roulant, les systèmes et l'ACT ainsi que pour le programme Bus et Tramway.

#### **Concernant le Groupe RATP et les filiales :**

Pour l'atterrissage 2023, le chiffre d'affaires du Groupe serait estimé à 6,4 Md€, inférieur de -58 M€ au budget initial qui s'explique par une couverture insuffisante des impacts de l'inflation par les clauses d'indexation, par le décalage du démarrage de la ligne 2 du métro de Riyad et par un effet de conversion défavorable. Le résultat opérationnel (EBIT) est dégradé par ces tensions inflationnistes et par une dégradation des filiales avec Riyad métro, CityScoot et Saclay et recule de -

142 M€ par rapport au budget pour passer à 2 M€. Le Résultat Net Part du Groupe serait de - 220 M€ en baisse de -187 M€ par rapport au budget impacté par les filiales pour -122 M€ avec des pertes plus importantes que prévu à Londres. La dette s'établirait à 6 Md€ en hausse de +452 M€ avec une amélioration des encaissements sur l'Algérie, Riyad et l'Egypte. Des risques et des opportunités non intégrés à l'atterrissage 2023 ont été identifiés et il apparaît que les risques sont bien plus importants que les opportunités tel que les incertitudes sur l'exécution du contrat Toscane et sur l'exécution du contrat de Saclay ainsi que sur la demande d'IDFM d'appliquer au barème des réfections une indexation sur l'inflation.

Pour les filiales, le Chiffre d'Affaires ressortirait à 1,95 Md€ soit +36 M€ par rapport au budget porté par RATP DEV avec les gains de nouveaux contrats en France, Etats-Unis, Australie et Serbie et la performance réalisée en Arabie Saoudite et en Egypte. Le résultat opérationnel (EBIT) atterrirait à -35,2 M€ du fait du redressement judiciaire de CityScoot, de l'impact du décalage du démarrage du métro à Riyad et de la sous-performance de CAP IDF qui voit son résultat opérationnel se dégrader pour atteindre -25,6 M€. Le pôle Services présenterait un retard pour arriver à un RNPG de -14 M€ avec des difficultés sur le SAE en France. Pour RATP Solutions Ville l'atterrissage 2023 verrait son RNPG en baisse de 9 M€ du fait des pertes de CityScoot. Pour Systra, le chiffre d'affaires devrait dépasser le milliard d'euros ! (1 034 M€).

Au budget 2024 le Chiffres d'Affaires devrait atteindre 6,8 Md€ soit une hausse de +6,2 % qui s'expliquerait pour l'Epic par une croissance de l'offre intégrant les JOP et les prolongements de lignes, par l'indexation contractuelle en hausse et par la baisse des réfections, pour les filiales par une croissance des contrats en France et aux Etats-Unis et par le démarrage du métro de Riyad. Il est prévu une amélioration du résultat opérationnel (EBIT) de +78 M€ pour atteindre 80 M€ avec des effets prix positifs, une amélioration du présentisme et de la couverture de service avec des moindres pertes de l'assureur social ; une reprise de provision sur les départs en retraite ainsi que le démarrage de Ryad. Le RNPG resterait en perte de -121 M€. La dette s'établirait à 6,3 Md€, en hausse de +295 M€. Elle concerne l'Epic, à hauteur de +234 M€, mais aussi pour les filiales, à hauteur de +61 M€ et exclusivement portée par RATP DEV avec un risque d'un encaissement partiel de la créance sur la clause de rééquilibrage du contrat toscan. Des risques et des opportunités non intégrés au budget 2024 ont été identifiés et il apparaît que les risques sont bien plus importants que les opportunités tel que des incertitudes sur l'impact des JOP sur la dette de temps de l'Epic, le rythme de redressement de la couverture de service de Bus et l'issue des négociations sur la clause de rééquilibrage du contrat Toscane (risque non chiffré à ce jour).

Les investissements du Groupe devraient atteindre 2,9 Md€ en 2024 soit +16 % par rapport à 2023.

Pour les filiales, le Chiffre d'Affaires serait en croissance de +11,8 % en 2024 pour atteindre un montant de 2,18 Md€ avec +212 M€ pour RATP DEV avec la croissance organique et le démarrage commercial du métro à Riyad et les autres filiales pour +18 M€ porté à 40 % par RATP Solutions Ville et surtout par RATP Real Estate pour le Corpworking d'Urban Station. Le résultat opérationnel (EBIT) resterait en perte à -24 M€ avec un retour au positif de +11 M€ pour RATP DEV (hors effet Londres) et les autres filiales pour -35 M€ exclusivement supporté par RATP CAP Ile-de-France et RATP Smart Systems. Le budget 2024 n'est pas finalisé pour Systra. Cependant, selon les dernières données obtenues le chiffre d'Affaires devrait être légèrement en baisse avec un RNPG en hausse estimé à 21,1 M€.

*En marge, il est annoncé en Commission Economique qu'une entrée en négociation avec IDFM a lieu depuis quelques semaines sur une révision du contrat portant principalement sur une clause particulière pour obtenir le déplafonnement de l'indice des salaires. Selon l'intervenante, "nous serions sur une voix d'entente". Il est à rappeler que cette négociation conditionne le retour à l'équilibre des comptes de l'Epic et qu'en cas d'aboutissement favorable des discussions avec IDFM sur la révision du contrat, il sera proposé au CA de réviser le plafond d'emprunt long terme en 2024 estimé à 1 Md d'euros.*

*Merci de votre attention.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

Je propose de faire la pause.

*La séance, suspendue à 10 h 37, est reprise à 10 h 55.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Nous allons reprendre.

Monsieur GAUTHERON ?

**M. GAUTHERON.-** M. BAZIN se fait occasionnellement taquiner sur les anglicismes. J'aimerais préciser que derrière les anglicismes, il y a des projets dont on ne comprend pas toujours la finalité. Cela peut être dans le vocabulaire du métier mais cela ne rend pas compréhensible la finalité du projet, ce qui pose problème.

*Monsieur le Président, Cher.es collègues,*

*Sans nul doute, la présentation d'un budget prévisionnel est avant toute chose un acte politique important.*

*D'où cette question : qu'est-ce qui a conduit la Direction Générale à faire le choix de présenter un budget déficitaire ? Au-delà du fait qu'il est assez singulier pour une entreprise publique de ne pas présenter, a minima, un budget équilibré, nous souhaiterions savoir à qui est adressé le message politique sur les problèmes de financement de la RATP ? Est-ce en direction de l'autorité organisatrice, afin de justifier une révision du contrat actuel ? Ou en direction de nos organismes de tutelle, que sont le ministère chargé des transports avec le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, par l'intermédiaire de l'Agence des participations de l'État ? Cette démarche s'inscrirait-elle dans une volonté de voir évoluer le statut juridique de la RATP d'EPIC à celui de société anonyme à capitaux publics, voire semi-public ? Ou encore en direction des deux afin d'exprimer clairement ce que de nombreux PDG de la RATP confiaient dans leur bureau, celui de voir le modèle économique du transport public s'appauvrir, conséquence directe de la spirale engagée avec la préparation de la mise en concurrence de notre entreprise intégrée ?*

*Dans tous les cas, vous comprendrez bien que ce choix ne peut que susciter des interrogations au regard des prévisions d'atterrissage avec un résultat net négatif estimé à -67 millions d'€ et une hausse de la dette de 236 millions d'€ pour atteindre 5 782 millions d'€. D'autant, qu'en plus de proposer aux salarié.es de l'EPIC une nouvelle année de larmes et de sueur, au regard de la productivité annoncée, plusieurs éléments contextuels ne semblent pas avoir été pris en compte.*

*Nous le rappelons à chaque exercice, nous n'ignorons pas la complexité d'élaborer un budget, encore moins dans une situation où les incertitudes sont nombreuses. Le contexte international ne cesse de s'assombrir. À l'enlèvement du conflit résultant de l'attaque de l'Ukraine par la Russie, s'ajoute la situation incertaine au Proche-Orient, conséquence directe de l'attaque menée par le Hamas*

*à l'encontre de la population civile israélienne et des représailles menées par le Gouvernement israélien, qui a fait des milliers de victimes civiles au sein de la bande de Gaza, ainsi que des membres de l'O.N.U.*

*Les conséquences directes du dérèglement climatique s'accroissent d'année en année avec un impact sur la biodiversité, les récoltes conduisant à la fois des populations sur le chemin de l'exil lorsque celles-ci n'ont pas encore perdu la vie, mais aussi à une augmentation des prix des denrées alimentaires.*

*Enfin, comment ne pas évoquer les impacts de la hausse des taux d'intérêt sur les demandes et les accords de prêts pour financer des projets d'investissement, des achats immobiliers ou de consommation et, in fine, réduire la demande globale de l'économie. Selon une étude du cabinet Altares, les défaillances d'entreprises en France ont augmenté de 35 % sur un an au deuxième trimestre, avec 13 266 procédures de liquidation, de redressements judiciaires et de procédures de sauvegarde ouvertes devant les tribunaux de commerce du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2023.*

*Il est loin d'être hors sujet que d'énoncer l'ensemble de ces éléments contextuels qui, à tout moment, peuvent affecter la fréquentation, l'offre ou encore les coûts de production de notre mission et donc remettre en cause, partiellement ou totalement, la maquette de l'exercice budgétaire.*

*Monsieur le Président, cher.es collègues,*

*Si nous n'interprétons pas nécessairement la présentation des 5 chantiers prioritaires pour l'année 2024 comme un classement par ordre d'importance, pour autant, il apparaît clairement que l'atteinte des 2 premiers chantiers prioritaires que sont 1°) Fournir un service performant et sûr et réinventer l'expérience voyageurs et 2°) Attirer et fidéliser les collaborateurs par l'expérience que nous offrons, ne peuvent être dissociés.*

*Cependant, à la lecture des différents items qui composent le fameux chantier visant à "attirer et fidéliser les collaborateurs", nous ne pouvons que constater un manque criant d'ambition. Manque d'inspiration ou acte manqué, il appartient à chacune et chacun d'entre-nous d'en faire l'analyse. Pour la CGT-RATP, il est plus qu'urgent de donner un tout autre cap à la politique sociale menée au sein de l'EPIC. Il en va non seulement du bien-être du collectif de travail mais aussi, par conséquent, de la capacité de l'entreprise à réaliser sa mission d'entreprise publique de transport urbain dans la première Région de la métropole. Car oui, au risque de paraître rabat-joie, nous sommes plus soucieux d'être en capacité de réaliser notre mission d'entreprise publique de service public au quotidien et pas seulement durant la seule période des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.*

*Au-delà de la simple réaffirmation de replacer les salarié.es là où ils et elles doivent être, c'est-à-dire au cœur de la politique d'entreprise, la CGT-RATP vous propose quelques pistes pour rendre à la RATP toute son attractivité.*

*Ainsi, si nous ne pouvons que soutenir les actions visant à renforcer l'offre de logement social aux salarié.es et donc de l'EPIC, nous considérons qu'il est nécessaire que la Direction de l'entreprise engage différents chantiers tels que :*

*La mise en œuvre d'une politique salariale ambitieuse, reconnaissant les qualifications et les compétences des salarié.es, et répondant aux besoins de ces derniers dans la Région où le coût de la vie est plus élevé que sur le reste du territoire.*

*La mise en œuvre d'une véritable politique de lutte contre toutes les formes de discriminations, qu'elles reposent sur le genre, l'origine, la religion, l'orientation sexuelle, l'appartenance syndicale... Dans le même temps, il convient de réouvrir les négociations pour conclure un véritable accord d'entreprise ambitieux sur l'égalité entre les femmes et les hommes.*

*Une véritable politique volontariste d'intégrer dans le collectif de travail les personnes en situation de handicap, afin d'éviter les propos et actes managériaux qui n'ont pas leur place dans notre entreprise.*

*L'arrêt des politiques de productivité, se traduisant par des réductions d'effectifs, des réorganisations permanentes qui ne permettent pas aux collectifs de travail concernés de se stabiliser, accroissent la charge de travail et génèrent donc des risques psychosociaux.*

*Vous vous doutez bien que l'item "Renforcer la lutte contre l'absentéisme et les accidents du travail" nous oblige à réagir notamment au regard de sa déclinaison : renforcement des contrôles des arrêts maladie, des mesures disciplinaires sur les arrêts maladie frauduleux, les doubles activités, etc.*

*Certes, vous pouvez nous expliquer que le micro-absentéisme et / ou l'arrêt dit "de confort" coûtent cher à l'entreprise... mais est-ce vraiment le seul mal dont souffre la couverture de service. Permettez-nous d'émettre un doute sur la base des seuls chiffres issus du tableau de bord mensuel du département RDS au 30 septembre 2023. Ainsi, en comparaison à la même période de l'année 2022, nous constatons :*

*Une augmentation du nombre de démissions de 14,75 % pour s'établir à 381.*

*Concernant le nombre de ruptures "autres" qui regroupent le non-commissionnement, les absences injustifiées, les fins de périodes d'essai, les licenciements pour insuffisance professionnelle, c'est une hausse de 76,80 % pour atteindre 194 contre 45 en 2022.*

*Certes, nous pouvons constater une diminution de 15,24 % du nombre de révocations-licenciements pour faute grave, ce qui inclus l'abandon de poste pour les agents statutaires. Il n'en demeure pas moins que le chiffre reste élevé à 239.*

*Tous ces chiffres s'inscrivent dans la tendance de 2022 et expriment qu'il y a un vrai sujet sur les conditions de travail et de vie au travail des agents de RDS et que cela ne se règle pas à coût de contre-visite médicale.*

*Dans la mesure où vous pointez aussi les conséquences de la double activité, pouvez-vous expliciter ce que vous comptez mettre en œuvre ? Envisagez-vous de porter un nouveau coup de canif contre le statut en demandant qu'il soit permis aux agents statutaires d'effectuer un double emploi ? Allez-vous au contraire revenir sur les accords concédés aux salarié.es qui ont exprimé le souhait de pouvoir exercer un emploi complémentaire ?*

*Concernant l'expérimentation de la semaine de 4 jours, nous vous confirmons notre disponibilité pour participer à des négociations sur une réduction du temps de travail, de la charge de travail et le sens de ce dernier. Dans tous les cas, nous pouvons cautionner une démarche qui vise simplement à réaliser la même charge de travail sur 4 jours au lieu de 5.*

*Enfin, dans la mesure où les différentes Directions locales n'hésitent pas à mettre en avant les Activités Sociales et Culturelles du CSEC-RATP comme outil d'attractivité, nous revendiquons la nécessité de relever, de 2,811 % à 3 % de la masse salariale, le montant de la subvention dédié au financement des ASC.*

*Voici quelques exemples d'actes concrets qui contribueront activement à améliorer l'attractivité de l'entreprise et donc de contribuer à fournir un service performant et sûr.*

*Concernant le chantier prioritaire numéro 3°) Répondre aux défis écologiques et climatiques, au service du territoire, il nous semble pertinent d'apporter dans le débat, préalable à la*

*mise en œuvre de l'item relatif au Plan d'actions sur la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires, quelques éléments.*

*Pour la CGT-RATP, il est nécessaire que la Direction de l'entreprise mette en œuvre un suivi médical renforcé, notamment pulmonaire, en direction de l'ensemble des salarié.es dont les métiers les conduisent tout le temps ou partiellement à exercer dans les espaces souterrains ferroviaires. Il nous apparaît nécessaire de lutter contre les émissions de particules notamment en travaillant à l'aspiration de ces dernières émises lors du freinage des matériels roulants. Concernant les mesures dans les stations, celles-ci ne peuvent s'effectuer qu'à travers la pose d'un capteur au niveau du quai ainsi qu'un en extérieur. Parallèlement, nous considérons nécessaire que la Direction de la RATP obtienne de nos tutelles la mise en place de normes sanitaires dans les espaces souterrains ferroviaires afin de préserver la santé des salarié.es ainsi que des voyageurs.*

*En lien avec l'item "Poursuivre la transition énergétique du réseau Bus", et dans l'attente de finir cette dernière, il nous semble de nouveau nécessaire d'insister sur la nécessité de mettre un terme à la politique de maintenance curative du matériel roulant. Cela se traduit par un nombre conséquent de véhicules circulant avec, au mieux des alarmes, au pire, des pannes répétitives et donc une dégradation du service rendu.*

*Enfin, Monsieur le Président, Cher.es collègues,*

*Impossible de parler du budget de l'EPIC et du Groupe RATP sans évoquer la douloureuse question de la politique de croissance externe déclinée au travers du chantier numéro 4°) Poursuivre le développement rentable de nos activités en Ile-de-France, en France et à l'international.*

*La seule évocation de l'intitulé demande des explications dans la mesure où nous avons beau regarder les projections d'atterrissage pour l'exercice 2023, comme celles concernant le budget 2024, nous ne voyons pas où se trouve le développement rentable. D'autant que la projection d'atterrissage de l'exercice budgétaire pour 2024 fait apparaître un résultat négatif de -121 millions d'€ et une hausse de la dette nette de 295 millions d'€ pour atteindre le 6,282 milliards d'€.*

*Prenons l'exemple récurrent de Londres qui, après une première perte colossale de près de -40 millions d'€ en 2022, c'est un nouveau record qui est franchi avec une perte estimée à hauteur de -72 millions d'€ pour 2023 et une sortie 2024 que seul l'avenir nous dira.*

*A cet épisode douloureux, on peut aussi ajouter la situation du réseau de Toscane dont la rentabilité à 7 ans semble compromise.*

*Sur la base de ces deux exemples parmi tant d'autres, pouvez-vous nous dire si la Direction Générale compte enfin mettre un terme à sa stratégie de croissance externe. Cette dernière, qui ne repose que sur l'accroissement du chiffre d'affaires, sans se soucier le moins du monde des conséquences, est un véritable échec !*

*Toujours dans le périmètre de RATP Dev, une formulation dans le document remis nous invite à vous demander une explication de texte. Dans le document remis par la direction de l'entreprise, il est stipulé en page 48 "RATP Dev travaille sur un financement autonome, ce qui nécessite un accord de refinancement de l'ordre de 40M€". Concrètement qu'est-ce que cela veut dire ? Si RATP Dev n'obtient pas de financement auprès des banques, l'EPIC verse 40 millions € et après ? Que se passe-t-il ? Quelle stratégie de financement et de croissance serait alors retenue ?*

*Monsieur le Président, au cours de la séance du 08 novembre dernier, lors de la présentation du bilan annuel du programme DIAPASON, vous avez insisté sur la politique d'achats responsables dans le cadre d'une maîtrise des dépenses, nous ne pouvons que regretter que cette même doctrine n'ait pas été retenue dans le cadre de la politique de croissance externe !*

*Nous le savons toutes et tous autour de la table, le projet de budget 2024 s'inscrit, à l'instar des précédents, dans le tonneau des danaïdes de la productivité. Pour quel résultat ? Celui de paralyser l'outil de production, celui de faire perdre l'attractivité de l'entreprise au point même de conduire certains de nos collègues à ne plus évoquer le fait qu'ils ou elles soient agents RATP ! Nous n'ignorons pas que nous ne faisons pas la même lecture de cette situation.*

*D'un côté, il y a celles et ceux qui défendent leur outil de travail, leurs conditions de travail et de vie au travail et luttent contre les incidences de la perte de sens du travail. De l'autre, il y a celles et ceux qui sont ici pour procéder à la désintégration de notre EPIC et de préparer la mise en concurrence des différents secteurs qui intéressent les acteurs du soi-disant monde concurrentiel.*

*Cette politique, nous ne la découvrons pas car elle a fait ses preuves dans bon nombre d'entreprises ou administrations qui ont été livrées au marché concurrentiel. Nous ne pouvons l'ignorer, sur la base de ce qui s'est passé à Air France, Renault ou encore France Télécom. Nul n'ignore que lorsque le point de rupture est franchi, il est malheureusement trop tard. Pour le bien de l'entreprise, des salarié.es qui œuvrent au quotidien pour assurer leur mission et pour les voyageurs, il est urgent d'y mettre un terme avant que ce fameux point de rupture ne soit franchi à la RATP.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci Monsieur GAUTHERON. Monsieur HONORÉ ?

**M. HONORÉ.-** Il y aura une seule déclaration qui couvrira les points 1 à 3 des questions économiques.

*Ces dernières années, l'entreprise RATP comme ses personnels, enchainent les situations inédites avec plus ou moins de bonheur et une résilience, qui, jusqu'à présent, a permis à l'EPIC et ses salariés de poursuivre leur route malgré les tempêtes...*

*En cela, celle que nous traversons actuellement pour cause d'envolée de l'inflation, des cours de l'énergie et d'insuffisance de couverture du contrat IDFM, pourrait n'être qu'une épreuve de plus...*

*Toutefois, la situation présente est tellement atypique qu'elle nécessite d'utiliser le conditionnel...*

*Comme chaque année, les élus du CSE Central RATP sont consultés et/ou informés sur des éléments budgétaires. Un classique.*

*Ce qui l'est moins ce sont les échanges en cours entre notre tutelle et unique actionnaire, l'état, notre Autorité Organisatrice, IDFM et la direction de l'entreprise dont l'aboutissement "serait à même de" remettre en cause tout ou partie des éléments présentés ce jour, changer partiellement ou complétement ce qui fonde l'avis de la représentation du personnel.*

*En l'absence de certitude... On croit comprendre que ces discussions seraient de nature à aboutir à un avenant au contrat IDFM, impacter l'exercice en cours, le budget 2024 de l'EPIC et par ricochet celui du Groupe, voire au-delà... Toutefois le protocole de financement entre l'état et IDFM estimé à un milliard d'euros, ne flèche pas, en tant que tel, de flux financiers vers la RATP.*

*Sauf si la présidence de l'instance souhaitait nous transmettre sans attendre des données actualisées, nous sommes par conséquent contraints de nous exprimer sur les éléments transmis en vue de la séance plénière du CSE Central RATP de ce jour...*

*A date, l'atterrissage 2023 viendrait hélas confirmer la tendance imprimée au premier semestre. Celle de pertes historiques pour l'EPIC RATP, que les "contre-mesures" mises en place par l'entreprise à mi année n'ont pas permis de juguler.*

*Ce que confirmerait un chiffre d'affaires en recul, un résultat opérationnel qui s'écroulerait de 218 millions d'euros, et un Résultat Net qui passerait de 65 millions de pertes à mi-année, à 99 millions (pour ne pas dire 100...) en année pleine.*

*Pour FO Groupe RATP, le "paramétrage" du contrat IDFM est, et reste, LE principal responsable de la situation économique dans laquelle se trouve l'entreprise.*

*Nous l'exprimions déjà en juillet dernier, insuffisamment rémunérateur, "le contrat IDFM nous étrangle, ne couvre plus nos charges d'exploitation".*

*Il y a donc urgence à corriger ce déséquilibre qui assèche la trésorerie de l'entreprise, favorise sa dette, entraîne un renforcement de la productivité qui s'accompagne généralement d'un accroissement de la pression exercée sur les salariés et pourrait entraîner une absence de versement de l'intéressement en mai 2024, au titre de l'exercice 2023. Intolérable !*

*A l'heure où la direction constate elle-même que l'action quotidienne des salariés de l'entreprise permet une progression constante des résultats, une amélioration du service rendu aux voyageurs, voire un retour à l'offre nominale ;*

*A l'heure où IDFM entend permettre à "100 % des spectateurs de rejoindre les sites olympiques et paralympiques en transport en commun" et où l'entreprise s'apprête à demander des efforts sans précédent à ses salariés pour en faire une réalité ;*

*Il serait tout bonnement inacceptable que ceux-ci voient leur rémunération baisser. A bon entendeur serions-nous tentés d'ajouter !*

*A l'échelle du Groupe, l'estimé 2023 ne serait pas plus réjouissant.*

*Viendrait s'ajouter à la situation de la maison mère, pertes plus élevées que prévu sur les filiales (Londres, Saclay et Cityscoot) et décalage de contrat (métro de Riyad) qui conduirait à un RNPG en perte de 220 millions d'euros, pour un résultat opérationnel à 2 millions d'euros.*

*Les filiales généreraient 122 millions de pertes, à elle seule celle de Londres pèserait près de 60% de l'ensemble, 72 millions d'euros, un gouffre financier.*

*A l'impossible nul n'est tenu.*

*Tel pourrait être notre expression au moment d'évoquer les investissements, au regard de la multiplicité de projets que nous portons pour la région capitale.*

*Prolongement de lignes, rénovation et automatisation, mise en place du Grand Paris Express, transformation des installations pour "verdir" le parc de matériel roulant, information voyageurs, dématérialisation etc. rarement (jamais) l'Île de France n'a été traversée par autant de projets structurants pour la mobilité des Franciliens.*

*Lorsque l'on s'appelle RATP, régie autonome des transports Parisiens, on passe difficilement au travers des difficultés liées à une telle multiplicité de projets.*

*Pour autant, les retards pris dans les investissements en 2022 et 2023, ne sont en rien le fait des agents RATP, notre ingénierie est fiable et à pied d'œuvre, mais la conséquence des incapacités des industriels et d'entraves administratives...*

*Ces éléments expliquent le retard pris au PQI et notre difficulté à rattraper celui pris lors de l'exercice précédent.*

*L'entreprise RATP pilote aujourd'hui un niveau historiquement haut d'investissements, avec un "planché bas" qui avoisine les 2 milliards d'euros annuels.*

*La prévision pour l'année 2024 d'un niveau record à 2,7 Mrds d'euros d'investissements (SGP comprise) nous paraît relever de la gageure, notamment au regard de l'estimé 2023 (à 1,935 Mrds). En ordre de grandeur cela représenterait ce qui était réalisé sur 2 exercices aux bornes du PQI, il n'y a encore pas si longtemps.*

*Même proactive, et très rassurante sur les moyens mis en œuvre, l'entreprise semble très (trop) ambitieuse dans sa prévision.*

*Vouloir, réaliser 800 millions d'euros d'investissements de plus que cette année, rattraper l'ensemble des retards cumulés et "tout boucler pour les JO" (même si c'est une image) risque de relever du vœu pieu, notamment compte tenu de la multiplicité d'acteurs et de facteurs externes.*

*Les mêmes causes entraînant les mêmes effets, les éléments budgétaires présentés pour l'année 2024, sont eux aussi à prendre avec les réserves de circonstance en attendant d'une éventuelle correction des insuffisances du contrat IDFM...*

*En 2024, l'EPIC RATP verrait son chiffre d'affaires progresser de 3,6%, son résultat opérationnel de 45 millions d'euros, mais resterait en perte avec un Résultat Net à - 67 millions d'euros.*

*Ce redressement partiel obtenu sous l'effet de l'accroissement de l'offre de transport, d'une baisse des coûts de l'Énergie et d'une réduction des réfections et pénalités, inclus l'hypothèse d'une résorption partielle de l'absentéisme maladie AT et inaptitude, permettant un retour à l'offre. Objectif, déjà existant en 2023 et qui n'a pas été atteint.*

*Sans exclusive, la direction ne cache pas que sur ce sujet, le cœur de cible est aujourd'hui pour elle, situé à RDS.*

*Pour FO Groupe RATP, il paraît pour le moins singulier de vouloir franchir un pas supplémentaire dans la dégradation des conditions de travail des machinistes lorsque l'on vise un moindre absentéisme.*

*Après l'augmentation de l'amplitude horaire et l'aggravation du déséquilibre vie privée vie professionnelle par plus de travail le week-end, la suppression de 3 repos en 2024 ne nous semble être un gage de qualité de vie au travail.*

*2024 verrait à nouveau la dette de l'EPIC RATP progresser sous l'effet de fortes dotations aux filiales et d'une capacité d'autofinancement insuffisante pour couvrir les investissements en fonds propre, ce qui ne manque pas de questionner au regard des fortes pertes enregistrées par certaines.*

*Les effectifs connaîtraient provisoirement un point haut (à 44 145 ETP) pour préparer le JOP, assurer la couverture de service et l'accroissement de l'offre... Leur pérennité n'est malheureusement pas acquise.*

*A 65 millions d'euros, la productivité brute resterait sur un palier haut, comparable au niveau record de l'année 2022 qui avait vu la suppression de plus de 1 000 emplois.*

*La RMPP serait prévue à 4%, la MSPA à 3%, pour une inflation prévue à 2,6 % dont il conviendra de vérifier la réalité compte tenu de l'instabilité mondiale et des écarts constatés ces dernières années entre le "prévu" et le "réalisé" qui ont déjà mis à mal notre pouvoir d'achat.*

*Le Groupe verrait sa croissance (+6,2% de chiffre d'affaires) tirée, côté EPIC par l'accroissement de l'offre, avec toutes les limites et incertitudes dont nous faisons part précédemment, côté filiale par la tenue de certains contrats et le démarrage de celui de Riyad.*

*Le RNPG resterait malgré tout en perte, Londres, CAP Ile de France et RATP Smart systems continuant à peser négativement.*

*Une nouvelle fois Systra poursuivrait sa progression et sa contribution positive aux résultats du Groupe.*

*Merci.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

**M. SARDANO.-** Nous avons deux déclarations, une première sur le budget de l'EPIC et le programme d'investissement, une autre sur les filiales.

**M. JONATA.-**

*Pire que pire : nous débiterons cette déclaration en affirmant un état de fait.*

*Dans le contexte d'une entreprise normale, hors service public, hors subvention, il y aurait déjà eu une véritable révolte sociale vis-à-vis de tous les changements à titre gratuit que tentent de faire valider la Direction.*

*Des agents à qui vous demandez plus et encore plus chaque année.*

*UNSA Groupe RATP rappelle à la Direction que seuls les choix politiques, stratégiques, financiers, dont la Direction est l'unique responsable, ont façonné la situation dans laquelle nous nous retrouvons et non l'engagement professionnel et quotidien des salariés.*

*Au mois de juillet, l'UNSA Groupe RATP avait mis en évidence les médiocres résultats qui nous ont été présentés en étant la pompe aspirante des filiales.*

*Si la fréquentation de nos réseaux progresse lentement, le chiffre d'affaires ne suit pas la même tendance car nos recettes sont négativement impactées.*

*Le contrat qui nous lie à IDFM apparaît comme suicidaire au regard d'une situation conjoncturelle marquée par un taux d'inflation supérieur aux indexations contractuelles.*

*Mais nous ne sommes pas les seuls à souffrir de tout cela.*

*Nos concurrents d'OPTILE ont de leur côté alerté sur leurs difficultés financières générées par des contrats plus exigeants.*

*Dans les faits, les entreprises de transports ne peuvent supporter à elles seules les effets de conjonctures économiques pour lesquelles nous ne sommes pas responsables.*

*L'imprévisible doit désormais constituer l'ossature de tout contrat d'objectif.*

*Sans salaire décent impossible de recruter. Sans recrutement impossible de satisfaire l'offre contractuelle. Et les réfections et les malus qualité s'accumulent.*

*Le modèle contraignant des contrats ne permet plus d'assurer nos missions de services publics et au bout de la chaîne ce sont nos clients-voyageurs qui en souffrent.*

*Pour les entreprises de transport il n'y a que deux choix : limiter les coûts salariaux et les coûts de maintenance.*

*Non, d'autres choix existent car de l'argent il y en a et il faut aller le chercher au bon endroit...*

*Et la RATP, devenue une entreprise comme les autres, suivant la volonté de nos politiques, souffre des mêmes maux sans réelle perspective de sortie de crise et on le verra en analysant le projet de budget 2024.*

*Pour revenir à 2023, de nouveau les effectifs sont en deçà des prévisions et restent à un point bas alors même qu'avec cet effectif, l'entreprise n'est pas en capacité de couvrir tous les services et ce malgré 154 ETP réalisés par anticipation. Finalement la "reprévision" de juillet était trop optimiste puisque le résultat net sera encore plus dégradé que prévu. Pour la première fois, l'EPIC RATP sera en déficit.*

*Pour ce qui est de l'intéressement, celui-ci ne sera pas versé au printemps au titre de l'année 2023 même si un avenant avec IDFM est conclu sur le déplafonnement de l'indice salaire.*

*Vous le savez car nous l'avons suffisamment dénoncé auprès du Gouvernement ou encore IDFM, une année blanche ne sera pas tolérable et nous prendrons nos responsabilités d'organisation syndicale auprès des salariés qui ne doivent pas payer la note des choix politiques.*

*Pour terminer sur ce budget, un seul point est en hausse : le niveau de la dette. Avec une dégradation de sa capacité d'autofinancement, l'Epic n'a pas d'autre choix que d'emprunter contrairement à ce qui était prévu initialement par le contrat.*

*Après une année 2022 catastrophique en termes de couverture de service et une année 2023 de même nature, la question se pose du redressement. Quand et comment ?*

*Le comment étant pour nous le plus important car cela impactera directement les salariés de l'EPIC que nous représentons ici.*

*Concrètement, la direction a ciblé plusieurs pistes mais n'envisage pas une sortie de crise en 2024 puisqu'elle annonce d'ores et déjà qu'il n'y aurait pas d'intéressement en 2024. Une deuxième année avec une perte de pouvoir d'achat pour nos collègues.*

*Dans un contexte de morosité, la direction nous annonce malgré tout une hausse conséquente du chiffre d'affaires avec un développement de l'offre important. Nos dirigeants espèrent une forte diminution de la maladie qui aurait pour effet de diminuer les réfections, les surpénalités et le déficit de notre assureur social. Cette vision purement quantitative de la maladie et des accidents de travail nous laisse dubitatifs. À la répression, nous préférons la prévention. La dégradation des conditions de travail, la surcharge de travail, la reprise du travail sur site, le manque de perspective professionnelle sont autant de causes qui ne sont pas traitées, et c'est vous qui nous parlez de QVCT.*

*L'entreprise préfère durcir les contrôles et les sanctions. Cherchez l'erreur. Et dans le même temps elle durcit aussi les conditions d'exercice des métiers avec une productivité sur les effectifs continus. S'il est prévu 594 embauches pour l'offre nouvelle, 197 embauches pour réaliser l'offre nominale et 179 agents en rattrapage soit un total de 970 ETP, l'effectif total de l'EPIC ne progresserait que de 445 agents soit plus de 500 emplois supprimés et donc autant de missions et d'activités reprises par ceux qui restent.*

*Le budget 2024 de l'EPIC démontre que même dans un contexte plus favorable avec les effets des développements de l'offre, de recettes supplémentaires avec les JO, de baisse des prix de l'énergie le retour à l'équilibre ne passera que par une révision du contrat.*

*Le programme d'investissements reste ambitieux et c'est tant mieux mais il reste soumis aux capacités des industriels à honorer leurs contrats.*

*La dette va continuer d'augmenter en se rapprochant du seuil des 6 milliards sans que cela n'inquiète personne apparemment.*

*Le budget 2024 sera un budget de rigueur pour les salariés avec, nous n'en doutons pas, une entreprise qui voudra limiter les hausses de salaires voire ne pas en donner dans le cadre des NAO à venir avec le ralentissement de l'inflation. De notre côté nous soulignerons que ralentissement de l'inflation ne veut pas dire baisse des prix et que les hausses de salaires de 2023 n'avaient pas été à la hauteur pour tous. 2024 ne peut s'inscrire dans les mêmes perspectives faute de voir s'intensifier une colère que nous ressentons déjà monter.*

*Monsieur le Président :*

*Aujourd'hui l'UNSA Groupe RATP ne compte plus sur votre écoute et analyse pour essayer de contribuer au bien-être des collègues qui contribuent eux à l'évolution de notre entreprise.*

*Porter un regard sur l'image interne de notre entreprise correspond à dire que la maison mère EPIC est sous perfusion de son donneur d'ordre.*

*Sans cette éjection annuelle que deviendrons-nous ?*

*Merci.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci. Monsieur BERGEAUD ?

**M. BERGEAUD.-**

*Dans la déclaration précédente sur les comptes de l'EPIC, l'UNSA Groupe RATP a déjà tout dit sur la partie EPIC. Concernant nos filiales, nos très chères filiales tout est dit depuis plusieurs années mais la direction continue à jouer au Monopoly avec l'argent de l'Epic.*

*Pour les plus anciens autour de cette table, nous avons le souvenir d'un engagement ferme de la direction financière : "les filiales ne seront plus financées par l'EPIC et en contrepartie les bénéfices des filiales ne remonteront plus au niveau de la maison mère et ils serviront aux besoins de financement des dites filiales". Force est de constater que la situation économique de presque toutes nos filiales est catastrophique et que ces dernières devraient être de nouveau transfusées à hauteur de 96 millions d'euros. Au total depuis l'annonce de la direction financière c'est plus de 450 millions d'euros qui ont disparu dans les limbes des filiales.*

*Quelques ordres de grandeur pour objectiver les chiffres : le déficit de Londres, 70 millions cette année c'est environ 1,5 d'intéressement, la dotation aux filiales sur 4 ans c'est 9 ans d'intéressement. Faut-il continuer la démonstration avec la Toscane, le Cityscoot, Saclay et le MAAS ? Des millions d'euros générés par le travail de nos collègues à qui en retour on annonce qu'ils seraient privés d'intéressement en 2023 voire 2024.*

*La direction, elle, se félicite de la hausse du chiffre d'affaires sans s'affoler outre mesure alors que les autres indicateurs sont au rouge en 2023 et probablement le resteront rouge en 2024. Le résultat net est déficitaire, la dette explose sans perspectives réelles d'amélioration.*

*Au final, le groupe RATP est en difficulté puisque l'EPIC n'est plus en mesure de couvrir les pertes sur ses propres comptes.*

*Il est de temps de revoir votre copie et de cesser cette politique expansionniste sans objectif partagé et en imitation de nos concurrents.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci Monsieur BERGEAUD. Monsieur LARDIÈRE ?

**M. LARDIÈRE.-** Cela ne sera pas une déclaration mais une prise de parole et une explication de vote sur les avis qui seront proposés par la suite.

La CFE-CGC soutient l'action de notre P.-D.G., M. CASTEX, auprès des instances, IDFM ou le ministère des Transports, pour trouver une solution aux documents présentés ce jour, aux comptes qui ne sont pas bons.

Les documents présentés font qu'aujourd'hui, les élus CFE-CGC voteront positivement les avis proposés. Le souci est que ces documents seront peut-être obsolètes à compter du 7 décembre quand le Conseil d'administration d'IDFM se sera réuni. Merci.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci Monsieur LARDIÈRE.

Je propose que M. LECLERCQ réagisse à un certain nombre de points.

**M. LECLERCQ.-** Bonjour à tous. Il y a beaucoup de questions sur différents thèmes, je vais essayer de les ordonner.

Pour commencer sur les questions relatives à l'Ebit, vous demandez pourquoi on présente un budget en déficit et si c'est un message, à qui il est adressé. On présente un budget en déficit parce qu'il correspond à une réalité, à ce que l'on est en mesure de faire sur le pilotage de la performance de l'EPIC cette année et l'année prochaine à cadre contractuel inchangé. C'est malheureusement une réalité. Comme cela a été dit, ce n'est pas la productivité à elle seule qui peut permettre de redresser la barre, quand on a potentiellement fin 2023, 350 M€ de supplément de charges liées à l'inflation, qui ne sont pas couvertes par les contributions d'IDFM.

On fait de notre mieux. C'est l'objectif du budget présenté qui suppose un certain nombre de conditions fortes pour être réalisé. C'est le mieux que l'on puisse faire l'année prochaine avec les objectifs de productivité et de performance interne que l'on s'est donnés, sur lesquelles je reviendrai après.

Ce n'est pas un message mais cela confirme à l'État, notre actionnaire, et à IDFM, que la seule manière de faire mieux est de modifier le contrat tel qu'il a été conclu, et notamment de revoir les hypothèses relatives au fonctionnement des indices contractuels. Nous le disons depuis un an. Le premier courrier adressé au Directeur général d'IDFM remonte à janvier. Nous avons écrit à de nombreuses reprises depuis. En septembre, l'État a finalement décidé de conclure un protocole d'accord avec IDFM, qui renforce le financement d'IDFM à travers une combinaison de taxes supplémentaires affectées (versement mobilité, taxe de séjour) et d'augmentations tarifaires, plus des contributions supplémentaires des collectivités territoriales qui font le tour de table d'IDFM. Pour IDFM, c'était la condition pour pouvoir se mettre autour de la table.

Vis-à-vis de l'État, nous avons fortement plaidé pour qu'une solution soit trouvée, car les problèmes d'IDFM sont réels. Le milliard qui manquait pour financer le fonctionnement du Grand Paris est une réalité. Il est normal que cette demande soit formulée. Elle a trouvé une solution. Cela nous a permis de nous retrouver enfin autour de la table pour discuter du contrat. Cette discussion est en cours, j'espère que l'on trouvera une solution satisfaisante d'ici le Conseil du 7 décembre qui nous amènera, si cette solution est trouvée, à réaliser le budget. C'est notre objectif. Pour autant, je ne me fais pas d'illusion dans le sens où cette modification du contrat, si on arrive à la finaliser, ne nous remettra pas dans la situation que l'on pouvait espérer quand on a conclu le contrat il y a trois ans. Au mieux, elle nous permettra d'équilibrer les comptes après avoir versé l'intéressement. C'est l'objectif que nous poursuivons.

S'il y a un message, il est adressé à l'ensemble de l'écosystème, c'est-à-dire nous-mêmes, État, IDFM. Il correspond à la réalité telle qu'on la perçoit aujourd'hui.

Comment redresse-t-on ce résultat, indépendamment du sujet des recettes, sur les coûts ? Beaucoup d'entre vous ont fait référence à la productivité. Oui, on fera de la productivité l'année prochaine, pas plus que ce que nous demande le contrat. Au global, on aura fait entre 0,7 et 0,8 % de productivité en moyenne par an, sur quatre ans, soit moins que ce que prévoyait le contrat. Les contributions d'IDFM auront décru davantage que les économies que l'on aura réalisées sur la période, contrairement à ce que l'on a pu observer sur la période 2016 à 2020. Cette productivité n'est pas génératrice de résultats supplémentaires, elle permet seulement d'ajuster nos charges au fur et à mesure de la baisse des contributions contractualisées en 2021. Ce n'est pas cette productivité qui nous permettra de financer le développement de nos filiales. Elle nous permet tout au plus de compenser la baisse des contributions contractualisée avec IDFM.

Un certain nombre de remarques ont porté sur nos révisions de l'été. Avec le recul, elles étaient optimistes, certains l'ont dit. On a sincèrement pensé que la baisse de l'absentéisme nous permettrait d'éviter un scénario catastrophe sur le déficit de l'assureur social. Elle ne s'est pas produite, même s'il a commencé à refluer doucement mais pas à la hauteur attendue au second semestre. La réalisation de l'offre s'est améliorée côté RDS, heureusement, c'est une réelle satisfaction, mais pas aussi vite qu'anticipé en juillet.

Enfin, un élément est totalement hors de notre responsabilité. Je rejoins M. JONATA qui disait que l'on ne devrait pas être pénalisé par les évolutions de notre environnement sur lesquelles on n'a aucune prise. Ce ne sont pas les prix de l'énergie qui ont mal évolué au second semestre, c'est l'indice INSEE qui retrace les prix de l'électricité moyens payés par les entreprises, qui s'est dégradé encore plus que ce que l'on anticipait lorsqu'on s'est réuni en juillet. *In fine*, cet indice aura couvert au mieux 30 % de l'augmentation de la facture d'électricité 2023, là où on aurait pu espérer qu'il en couvre 100 %. Au budget, par prudence, on avait pris l'hypothèse qu'il en couvrirait 50 %. On sait qu'on était à 40 % en juillet. Nous avons été impactés de 25 M€ sans pouvoir y faire grand-chose. On a été optimiste, cela arrive, mais la réalité est là. Comme vous l'avez dit, les mêmes causes produisent les mêmes effets.

On a réussi à limiter les dégâts grâce à un certain nombre de plans d'économies mis en place au second semestre. On avait 65 M€ de pertes au premier semestre et on termine à 99 M€ de pertes sur l'année. Les pertes du second semestre sont plus faibles parce qu'on a réussi à contrer une partie des effets qui nous sont tombés dessus au second semestre. Pour autant, ce n'est pas satisfaisant.

Il a été demandé : comment pouvez-vous nous présenter une chose pareille ? Je suis le premier à avoir du mal à vous présenter cet atterrissage, à être sincèrement déçu de notre incapacité à maîtriser les pertes comme je l'espérais au second semestre, et encore plus mal à l'aise de vous présenter un tel budget pour l'EPIC. Néanmoins, malgré tous les efforts de mobilisation de l'entreprise et de ses personnels, on est soumis à des facteurs externes sur lesquels on n'a pas complètement prise. Il est impératif que l'on ait davantage de prise à l'avenir. Pour l'instant, dans nos discussions avec IDFM, l'enjeu est de redresser le résultat 2023 et 2024, mais la vraie question est : que se passera-t-il ensuite ?

Cette question a été posée par M. JONATA. Je ne sais pas ce qu'il se passera ensuite. On sait qu'il y a un gros programme d'investissement souhaité par l'autorité organisatrice sur les années 2025-2029. Il va falloir trouver les moyens de le financer. Il faudra arriver à retrouver les conditions d'un contrat qui soit profitable pour l'entreprise RATP, qui soit sécurisé et qui ne nous amène pas dans le même genre d'errements que ceux que nous vivons aujourd'hui. C'est tout l'enjeu de la négociation du prochain contrat qui sera franchement difficile, je le sens d'ores et déjà, et qui se déroulera en 2024.

Il est inenvisageable de voir la dette progresser. M. JONATA disait que tout le monde avait l'air de s'en moquer. Non, la progression de la dette inquiète tout le monde, en premier lieu la Direction générale. L'objectif du contrat était de stabiliser la dette, c'est aussi celui du modèle économique de la RATP qui a été mis en place depuis 2012 par mon prédécesseur en lien avec l'État et IDFM. La logique était que la capacité d'autofinancement dégagée par l'entreprise permette au moins de financer les investissements. Le contrat conclu en 2021 visait à nous désendetter après le surcroît de dette, notamment dû à l'épidémie de Covid sur 2020-2021. Cela ne fonctionne pas aujourd'hui. Notre CAF est insuffisante.

Pour l'instant, on limite en partie la hausse de la dette du fait que l'on est en retard sur les investissements, mais ce n'est pas satisfaisant sur le fond. Il faut arriver à retrouver un cadre contractuel nous permettant d'assurer cette stabilité de la dette, et même de préférence un désendettement si on peut y parvenir, parce qu'on ne peut pas se satisfaire du niveau de dette auquel on est arrivé aujourd'hui.

S'agissant des filiales, je le répète, la productivité réalisée est sans aucun lien avec le soutien de l'EPIC au développement des filiales, qui est d'ailleurs sans aucun lien avec le résultat de l'EPIC. On ne fait pas de la productivité pour financer les filiales, mais a minima pour éviter une dégradation des comptes de l'EPIC compte tenu du cadre contractuel négocié. Pour financer les filiales aujourd'hui, on doit s'endetter. Bien entendu, si on finance les filiales, il faut que ce développement soit rentable.

La situation actuelle est-elle satisfaisante ? La réponse est bien évidemment non. Vous n'êtes pas les seuls à le pointer. Les pertes enregistrées sont à peu près équivalentes sur l'EPIC et les filiales en 2023. L'objectif est de continuer à les comprimer. Elles sont essentiellement portées aujourd'hui par Londres. Sur 120 M€ de perte des filiales, 72 M€ sont pour Londres, 14 M€ pour Cityscoot, qui heureusement est une affaire qui se termine. Ces 14 M€ retracent la fin de cette aventure. Le reste, ce sont deux éléments dont le MaaS.

Mme FERRIER a décrit la situation sur le MaaS, on ne peut pas se satisfaire d'émerger à raison de 15 à 20 M€ de pertes par an pour soutenir cette activité si on n'arrive pas à débloquent le commissionnement des ventes par IDFM qui est la condition pour l'équilibrer. Pour autant, comme le disait Mme FERRIER, tout à l'heure, dans les 17 M€, 11 M€ ne sont que les coûts de fonctionnement de l'application dans sa version information aux voyageurs, qui était auparavant financée par IDFM.

La question que l'on pourra se poser si on arrête le MaaS est la suivante : peut-on aussi fermer l'application RATP ? Si on ne peut pas, cela redeviendra une charge, mais il faudra pour équilibrer les comptes de la filiale que cette charge soit alors financée par l'EPIC comme une prestation. On chercherait alors à réintégrer ce financement dans le contrat parce qu'il ne nous semble pas envisageable de fermer ce média essentiel pour l'information voyageurs.

RATP Cap Île-de-France a deux sujets dont l'un est en cours de règlement. C'est malheureusement, comme pour ses concurrents Transdev et Keolis, des pertes des filiales Optile, notamment sur Saclay, qu'il s'agit de redresser par la négociation contractuelle, et surtout les coûts de l'entreprise, de la holding qui répond aux appels d'offres. On l'avait annoncé au Conseil d'administration en présentant les plans stratégiques des filiales, le décalage de deux ans dans la mise en œuvre de la mise en concurrence du bus, qui était indispensable pour lisser la transition dans le temps, est une mauvaise nouvelle pour Cap parce que pendant deux ans de plus, elle devra rester mobilisée pour répondre à des appels d'offres sans aucun financement en face. Tout cela contribue à la perte des filiales.

Sur RATP Dev, si on regarde le reste en neutralisant la situation de Londres qu'il faudra impérativement résoudre en 2024, on a des filiales globalement profitables. Si la Toscane ne devient pas

durablement profitable, si les travaux des négociations en cours et des expertises indépendantes n'aboutissent pas et conduisent à un contrat déficitaire, on aura les moyens de sortir de ce contrat. Le plan stratégique de RATP Dev a été présenté en juillet au Conseil d'administration de la RATP.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** J'aimerais revenir sur la Toscane. Je rappelle que le marché de la Toscane nous avait été dépeint comme le marché moteur de RATP Dev. Je rappelle que l'on a "galéré", le terme est clair, "on a ramé" pour arracher ce dossier. On a entrepris de nombreuses actions en justice, cela a été loin. Moralité, en 2023, on nous annonce qu'on va peut-être en arriver à un désengagement total ou partiel de RATP Dev. Les élus sont un peu désabusés. On peut s'interroger sur la stratégie globale de RATP Dev car je rappelle que la Toscane représente une grosse partie de son budget, 400 M€. On ne parle pas d'un petit sujet, c'est une multiplication de petits réseaux. C'est majeur. J'ai l'impression que l'on a des doutes pour 2024 et pour la pérennité du marché. J'aimerais que l'on aille plus loin et que l'on nous en dise davantage sur le sujet. C'est de nature à être encore plus inquiétant que le budget qui l'est déjà beaucoup.

**M. LECLERCQ.-** Je vais y revenir, mais je voudrais terminer mes réponses. Le nouveau plan stratégique de RATP Dev, arrêté au Conseil d'administration de juillet, vise précisément à résoudre tout ce qui ne va pas. A Londres, même si les actions nécessaires ont été lancées fin 2022, on s'améliore sur la performance opérationnelle, le niveau des prix sur le marché s'améliore, mais cela ne se traduit pas encore dans les comptes.

On est sorti de l'Algérie. Le contrat Toscane tel qu'il a été conclu ne pose pas de problème. Il y a une clause de rééquilibrage au titre de la période du Covid, qui doit permettre de rééquilibrer les contributions pour tenir compte de la baisse structurelle du trafic et du chiffre d'affaires que nous n'arriverons pas à rattraper du fait du Covid. Elle doit être mise en œuvre et permettre un réajustement des contributions qui assurera l'équilibre du contrat dans sa durée. RATP Dev a obtenu, par la négociation, une reconnaissance d'une partie de la créance associée à l'activation de cette clause. Un certain nombre de facteurs restent en discussion et sont contestés par l'autorité organisatrice. On est dans l'activation d'une clause contractuelle qui, pour nous, peut être activée.

En face, il y a une autorité organisatrice qui, comme Île-de-France Mobilités ou TfL, manque d'argent. Elle fait appel à l'État. En gros, c'est la même chose à Paris et à Florence, le problème est malheureusement un peu le même partout. Ils négocient dur là-dessus. Des experts indépendants ont été mandatés pour résoudre la partie de la discussion qui n'est pas résolue dont l'objectif est de faire converger les choses. Si on ne convergeait pas, si on se retrouvait dans une situation où l'autorité fait preuve de mauvaise foi ou refuse d'appliquer convenablement la clause, on aurait la capacité de sortir. Je n'ai pas d'état d'âme sur la question.

Aujourd'hui, le reste de RATP Dev gagne de l'argent, est correctement équilibré. Il n'y a pas d'inquiétude. La priorité est de résoudre Londres et de stabiliser la Toscane.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Si un accord n'était pas trouvé dans cette négociation, il serait bon de savoir ce que nous ont coûté le Groupe RATP et la Toscane sur toute la durée, de faire un récapitulatif de ce marché qui était quand même ambitieux et alléchant à l'époque, d'après ce que disaient les experts qui sont passés dans cette instance. J'entends bien que tout le monde est dans la même situation que IDFM. La question est : est-ce le bon schéma de financement des transports en Europe ? Nos chers députés européens ont décidé de mettre cela en privatisation, en concurrence. Force est de constater que le schéma ne fonctionne pas en termes de financement. On ne sait pas qui paie et à la fin, l'autorité organisatrice et l'exploitant se retrouvent toujours dans des difficultés majeures et se retournent vers l'État. Il y a un problème fondamental de financement des transports en Europe. La rentabilité des transports en commun reste quand même toujours et encore assez faible, voire déficitaire.

Pour RATP Dev, s'il ne devait pas y avoir de convergence sur la Toscane, il faudrait présenter un dossier complet dans cette instance pour savoir ce que cela a coûté depuis le début de l'aventure. On en entend parler depuis quelques années. À croire que l'Italie est un pays à problèmes, ce que je ne crois pas.

**M. LECLERCQ.-** On n'en est pas là aujourd'hui, heureusement ! Les négociations se poursuivent. Il y a de bonnes nouvelles sur le solutionnement de l'Algérie et l'encaissement de créances associées, avec l'encaissement de 170 M€ de créances côté saoudien. Les filiales contribuent positivement à l'évolution de la dette en 2023.

RATP Dev a un prêt bancaire au Royaume-Uni de l'ordre de 39 M€, qui va arriver à échéance courant 2024. L'objectif est de conclure un nouveau financement bancaire pour refinancer ce prêt, et donc lui permettre de le rembourser en en souscrivant un autre. Cela pourrait être difficile. S'il s'avérait que ce financement bancaire n'est pas possible, il est envisagé que l'EPIC prête de l'argent à RATP Dev par une avance d'actionnaire, le même montant, soit une quarantaine de millions d'euros, courant 2024. Il ne s'agit pas d'une recapitalisation.

**M. GAUTHERON.-** Au regard des résultats, c'est un remboursement sur combien de temps ?

Je me doute que vous ne nous donnerez pas la réponse, mais comprenez que cela ne peut que nous interroger. Vous venez de dire que le bilan financier de RATP Dev posait question sur la possibilité d'obtenir un nouveau prêt. Au regard des projections, j'ai du mal à croire que la situation de RATP Dev va s'améliorer dans les prochains exercices et qu'elle pourra accéder à un prêt bancaire. Sur combien de temps la direction envisage-t-elle d'accroître cette enveloppe budgétaire de prêt ? Y a-t-il une stratégie d'ouverture de capital pour repartir à ce qui était 75 % RATP et 25 % Caisse des dépôts ? Quelle est l'autre stratégie que de prêter 40 M€ ? Cela ne peut que nous interpellier.

**M. LECLERCQ.-** Vous posez deux questions. D'abord qu'elle est notre stratégie de développement des filiales ?

L'ouverture à la concurrence progressive des activités de l'EPIC, hors gestionnaire d'infrastructures, va nous conduire à une attrition. Cela nous conduit à penser qu'il faut que l'on arrive, pour éviter la disparition du Groupe RATP, à développer de nouvelles activités en dehors de l'EPIC qui ont évidemment vocation à être rentables. Certes, aujourd'hui, nous avons un certain nombre de situations problématiques. Londres en est une, le MaaS en est également une. Nous nous attachons à les régler progressivement. Pour autant, se dire que l'on arrête de se développer, voire que l'on ne répond pas aux appels d'offres sur le bus en Île-de-France, serait un contresens. Cela reviendrait à se transférer progressivement nos activités au groupe SNCF ou à Transdev. Je ne pense pas que ce soit ce que nous souhaitons.

Pour autant, il est vrai que ces activités de transport public ne sont pas, sauf exception, des activités très rentables, compte tenu des ressources limitées des autorités organisatrices. Pour autant, il est impératif que des activités présentent des comptes équilibrés, c'est la base, et ce n'est pas le cas partout aujourd'hui. On ne pourra pas tolérer durablement une situation dans laquelle les comptes ne sont pas équilibrés. Cela suppose un meilleur financement des autorités organisatrices. Nous avons progressé en Ile-de-France grâce à l'accord conclu avec IDFM. Je ne sais pas si ce sera suffisant, l'avenir nous le dira. Il y a un sujet plus global de financement du transport public. Le report modal ne sera possible que si le transport public est mieux financé qu'aujourd'hui. Les autorités ne sont pas, par nature "hostiles", mais elles n'ont pas les ressources suffisantes pour financer leurs ambitions. Elles ont des ambitions de développement, c'est bien, mais il faudra arriver à trouver le bon équilibre.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur BAZIN ?

**M. BAZIN.-** Je pense que vous comprendrez la réaction des élus aux propos de M. LECLERCQ. N'y voyez pas une attaque personnelle. M. SARRASSAT a déjà évoqué la Toscane. Les élus n'ont eu de cesse de dire dans cette instance pendant un certain nombre d'années que ce n'était pas normal et que l'on devait arrêter cela. Ce n'est pas la première fois que cela se dit en séance. On en est toujours au même constat malheureux, peut-être parce qu'on est arrivé devant une situation qui est de plus en plus pénible. On trouve toujours les moyens de transformer les choses en utilisant des mots positifs pour "faire passer une petite pilule". Vous êtes en train de dire que vous allez peut-être reprendre 40 M€ dans notre poche, parce que les banques ne pourraient pas suivre, pour refinancer et recapitaliser RATP Dev. C'est sympa !

Je pense que ces 40 M€ auraient pu largement contribuer à verser l'intéressement aux salariés de l'entreprise. Visiblement, ce n'est pas le cheval sur lequel vous êtes monté. À ce stade, on en est à quelque chose de phénoménal. Je ne sais pas s'il y a des sapins de Noël dans les salles de LYBY, mais quelqu'un a dû faire le vœu d'offrir à la Direction une série complète, en BD peut-être, sur la bonne gestion d'une entreprise et les finances. Je suis perdu en voyant votre aplomb quand vous venez expliquer cela aux élus. Il devrait y avoir une forme d'excuse. On a dit des choses ici, cela n'a jamais été pris en considération. On en est à un stade où on ressort des excuses "un peu bidon", c'est mon sentiment.

**M. SARDANO.-** Mon intervention est dans la même veine que mon collègue. On était dans la même instance à la même période, on a vécu les mêmes choses et on a la même mémoire. Je vois bien, Monsieur LECLERCQ, que vous avez du mal à présenter un budget en déficit, ce n'est pas agréable. Je préfère être à ma place qu'à la vôtre, il est plus facile de dire que l'on vous avait prévenus. En l'occurrence, c'est ce que nous avons fait. Si la situation inverse s'était produite, vous auriez été en capacité de nous dire que l'on s'était trompé. Sincèrement, j'aurais préféré m'être trompé.

Toutes les organisations syndicales tenaient les mêmes propos, on aurait peut-être préféré avoir tort et pouvoir dire aux salariés que l'intéressement serait au maximum cette année. À l'époque, on vous disait aussi que c'était facile dans un contexte de développement des transports, il y avait plus de voyageurs chaque année, il n'y avait pas de problème, et le Covid est arrivé, ainsi que la guerre en Ukraine. Cela a fortement chamboulé l'environnement. On ne pouvait pas le prévoir. Vous dites que vous êtes en train de faire le ménage.

Vous avez décidé de ne plus nous présenter le plan stratégique de RATP Dev. Il ne fallait pas regarder ce qu'il faisait parce qu'il avait son autonomie et que l'on n'avait rien à dire. C'est un peu dommage, on ne s'est pas gêné pour le dire ici. Vous avez dit que l'Algérie se réglait. Oui, parce qu'ils nous ont virés. On aurait aimé que l'Angleterre fasse de même, cela aurait été plus rapide parce que la situation est paradoxale. On met de l'argent en attendant que cela aille mieux pour retrouver un repreneur. Au final, quand on mettra dans la balance ce que nous avons investi en attendant et ce que l'on va récupérer, je pense qu'elle sera là aussi déficitaire. Je sais que les systèmes sont complexes. Parfois, quand le pied commence à être gangrené, on coupe à la cheville voire au genou, sans attendre la septicémie généralisée. On est dans ce cadre.

Vous l'avez dit, l'écosystème du transport ne fonctionne pas. J'en profite pour dire qu'il faut faire référence à la déclaration de l'UNSA et pas à celle de M. JONATA. C'est un détail mais il est important, et cela ne vexera pas M. JONATA. Vous dites que les autorités organisatrices n'ont pas d'argent, ont un besoin de financement, on le constate. Je ne sais pas comment IDFM va passer les prochaines années parce que même les petites augmentations ne couvrent pas le prêt à taux zéro de l'État, les besoins de développement et ce qui a été engagé. IDFM sera en cessation de paiement à un

moment ou un autre. L'autorité organisatrice n'a pas l'argent, elle met la pression sur les opérateurs de transport. Optile a fait son courrier, on pourrait faire de même. Cela interroge sur la communication, la RATP est un très bon élève qui ne dit rien, subit, baisse la tête. En revanche, Optile ne se gêne pas pour faire des déclarations dans la presse et dire qu'il est en situation de faillite et qu'il ne pourra pas continuer. Quand les comptes vont être publiés, on dira que le chiffre d'affaires augmente, la part des filiales également, que l'on attend un redressement en 2024, que l'on termine une année compliquée mais que cela ira mieux demain. Il faut dire c'est une année de m... et que 2024 risque d'être dans la même veine.

Notre établissement ne peut passer que par un contrat, or le contrat en lui-même est néfaste. S'il y a des baisses de la maladie, cela fera peut-être un peu plus d'argent, mais c'est l'écosystème qui est néfaste. Vous dites que l'autorité organisatrice n'est pas méchante, qu'elle a des ambitions mais pas d'argent. Mme PÉCRESSÉ n'a pas d'ambitions, elle a des dogmes. Les personnes qui ont décidé de l'ouverture des transports à la concurrence ne l'ont pas fait dans l'intérêt des voyageurs mais par rapport à un dogme ultralibéral. Tous les analystes le disent, cela ne fonctionne pas. Il y a des domaines où cela a fonctionné, dans la téléphonie, cela nous a permis d'avoir des forfaits pas trop chers, mais dans les transports cela ne fonctionne pas parce qu'il y a un gros niveau d'investissement, de renouvellement, de besoins de sécurité. Des entreprises vont essayer de prendre des marchés à droite et à gauche, mais elles renégocient le contrat en cours de route. Elles prennent le contrat, quitte à être en déficit, et demandent ensuite une rallonge. Nous, on n'y arrive pas.

Je suis très inquiet sur la renégociation du futur contrat. Va-t-on "se coucher" de la même manière devant IDFM en lui disant qu'on arrête là ? Que se passera-t-il ? On continue à faire rouler et on sort la facture tous les mois, en faisant payer au coût réel.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Je propose que M. LECLERCQ réponde.

**M. LECLERCQ.**- Nous ne nous sommes pas "couchés" devant IDFM en négociant le contrat actuel. On a accepté -on a fait une erreur, je l'assume complètement- ce plafonnement de l'indexation à 1,5 %, dans une période où l'inflation n'avait jamais dépassé 1 % par an depuis plus de 10 ans, en échange de diverses contreparties dont une sur-indexation par rapport à l'inflation. L'objectif était de bénéficier d'un supplément au-delà de l'inflation. Personne ne pouvait prédire la guerre en Ukraine et ce qui s'est passé ensuite, malheureusement. On aurait pu attendre de l'autorité organisatrice qu'elle soit de bonne foi et qu'elle reconnaisse que le contexte avait changé. Cela a fini par arriver mais tardivement.

Nous ne nous sommes pas d'avantage "couchés" devant l'autorité organisatrice ensuite. Dès la fin de l'année 2022, quand nous avons senti que le vent tournait et que les équilibres du contrat allaient être bouleversés, nous avons tout de suite demandé à renégocier le contrat.

Pour terminer sur les filiales, plusieurs points. On est sorti de l'Algérie, on n'a pas perdu un euro. Cela a été le contrat le plus rentable de RATP Dev, qui a représenté la plus grande part de son résultat ces dernières années. On a récupéré toutes nos billes. Il n'y a plus d'argent dehors et le contrat a été bénéfique au Groupe RATP.

À Londres, la question que vous aviez déjà posée dans un CSE précédent est : pourquoi ne pas tout simplement fermer ? À Londres, nous sommes propriétaires des garages. Si on arrêtrait de répondre aux appels d'offres, on ferait décroître progressivement le chiffre d'affaires, mais on se retrouverait avec des garages vides et des personnels inoccupés. Le niveau de nos pertes qui est déjà très élevé, deviendrait abyssal. Cela ne peut pas être la solution. La solution est d'améliorer la performance de l'exploitation et de casser les contrats pour obtenir leur remise en jeu à mi-parcours et faire remonter les prix. Ensuite, si on veut vraiment sortir, la seule manière de "couper le tronc de

l'arbre" est de vendre. On ne peut pas mettre la clé sous la porte. C'est la première question que j'ai posée lorsque les problèmes ont commencé à apparaître. Il faut arriver à sortir proprement et pour cela, il faut trouver un repreneur. Pour cela, il faut commencer à améliorer les résultats. Il n'y a pas de meilleure solution, sinon on l'aurait adoptée depuis longtemps car le niveau des pertes actuel est intolérable.

Je voudrais revenir sur un point qui a fait l'objet de nombreuses déclarations et répéter ce que j'ai déjà dit à plusieurs reprises ici. Les dotations en capital aux filiales n'ont aucun impact sur le résultat de la RATP, elles n'en ont aucun sur les objectifs de productivité, ni sur l'intéressement. Ce sont des opérations de bilan. Si on prend dans la poche de quelqu'un, ce n'est pas dans celle des salariés mais dans celle de l'actionnaire de la RATP qui est l'État, puisqu'on endette la RATP pour soutenir le développement des filiales. Il n'y a pas de lien entre les pertes de Londres et l'intéressement, ni entre les dotations en capital aux filiales et l'intéressement, pas de lien entre les prêts que l'on ferait aux filiales et l'intéressement, ni les résultats de l'EPIC...

**M. LE PRÉSIDENT.-** La preuve, on a versé de l'intéressement alors qu'on avait des pertes.

**M. LECLERCQ.-** Il y a un vrai sujet. Est-ce de la bonne gestion de continuer à financer le développement des filiales par des fonds propres si elles perdent de l'argent ? La question est légitime. Non, ce n'est pas de la bonne gestion de continuer à le faire si les filiales perdent structurellement de l'argent. L'objectif est de résoudre les "cash drains", les situations problématiques les unes après les autres jusqu'à avoir une situation assainie. Je le redis, si on a fait des erreurs -sur le développement des filiales-, elles n'impactent l'EPIC, ni ses salariés.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je propose d'écouter MM. BRILLAUD, JONATA, GAUTHERON et SARRASSAT.

**M. BRILLAUD.-** J'ai une remarque et des questions sur le dossier présenté. Le modèle économique de la RATP a changé avec la venue de M. CASTEX, qui veut recentrer sur le cœur de métier. C'est une philosophie différente de l'ancienne P.-D.G.. Je pense que cela change la matrice de la RATP dans les choix à venir.

Le résultat net de l'EPIC à -7 M€, dû à l'impact financier des émeutes, a-t-il été compensé par les assurances ?

Par ailleurs, on note une perte de 6 M€ sur le contrat avec Atos pour le logiciel ARCOS sur quatre ans, or le logiciel n'est pas terminé. Avez-vous des informations sur le sujet ?

Je ne reviens pas sur Saclay, le MaaS, Orlyval avec la ligne 14 parce que je crois que vous n'avez pas d'information pour le moment. On ne connaît pas le prix de la cession de l'activité en Algérie.

Concernant la vente de l'activité londonienne qui est prévue, quel est le prix de vente acceptable pour vous ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je ne veux pas répondre à la place de M. LECLERCQ sur la question, mais ce n'est pas ici que l'on va en parler.

**M. BRILLAUD.-** Je pense qu'il faut remonter le niveau économique de l'activité pour le vendre, mais à combien ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur JONATA ?

**M. JONATA.-** Je ne vais pas revenir sur les détails repris par M. SARDANO sur la situation. Je trouve gravissime que l'on ne sache pas où on va aujourd'hui. Avec Cityscoot, où va-t-on ? Je parle des sous.

**M. LE PRÉSIDENT.-** -14.

**M. JONATA.-** Je vous pose cette question depuis le moment où on vous a dit : attention, Cityscoot, n'y allez pas. Je ne vous parle pas de la fin de cette année 2022-2023. Ce sont 14 M€, on est d'accord. Depuis le début, en 2018, on vous a dit de faire attention à ce dossier parce qu'il n'était pas bon. L'entreprise y est allée quand même, 24 M€ de perdus.

Pour Riyad, "c'est calé, on va récupérer les sous, cela va être beau", mais le contrat va durer combien de temps ?

Sur la Toscane, j'ai compris que si les Italiens ne nous suivaient pas, on aurait perdu 400 M€. Ce sont des questions.

Vous dites qu'il n'y a pas de liens à ce niveau entre RATP Dev ou le Groupe et l'EPIC. L'EPIC restant toujours le premier financier du Groupe, on est impacté quelque part. Depuis 10 ou 12 ans, l'entreprise a la volonté de *squeezer* l'EPIC, mais à un moment, maman ne pourra plus donner de l'argent à ses enfants. Comment fera-t-on ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur GAUTHERON ?

**M. GAUTHERON.-** Pour permettre à M. LECLERCQ de faire une pause, j'ai une question pour vous, Président. Dans la déclaration, il est évoqué la question des doubles emplois. Qu'est-ce que la Direction entend par là ?

J'ai une remarque pour M. LECLERCQ. J'entends ce que vous dites et je partage le fait que c'est de l'endettement finance. Néanmoins qui paie au final ? Qui supporte le coût d'une politique par endettement ou autre ? À qui va-t-on finalement demander de faire des efforts pour rembourser ? C'est bien aux voyageurs et aux salariés à travers les conditions de travail et la politique salariale. Indirectement, il y a un lien entre la politique de croissance externe du Groupe RATP et la politique sociale de l'EPIC et des agents.

J'avais quelques questions. Sur Régionéo, le fait que Getlink sorte du capital et laisse RATP Dev seule à la manœuvre a-t-il un impact sur la stratégie de croissance sur ce périmètre ou pas ? Cela a-t-il un impact financier à court ou moyen terme ?

Vous avez évoqué Orlyval. Des élus locaux concernés par ce territoire souhaitaient à un moment s'organiser afin qu'Orlyval devienne une desserte du quotidien. En avez-vous entendu parler lors de vos contacts avec les élus locaux ? Le sujet pourrait-il être porté à court terme ?

Une question porte sur la maquette de CAP Île-de-France. J'entends que l'on est défensif, que l'on en veut. Si je regarde le ratio, CAP gagne 20 % des marchés attribués. Si on garde le même taux de gain sur ce qui sera demain l'ex-territoire de la RATP, la maquette financière de CAP sera-t-elle viable en l'état ? Ne faudra-t-il pas revoir la stratégie de développement sur la Région Île-de-France, *via* les filiales ?

J'ai une remarque à faire. J'entends quand vous dites que le secteur du transport urbain, notamment le réseau de bus, n'est pas viable économiquement, qu'il est au mieux à l'équilibre et qu'il faut que cela aille vraiment bien pour y parvenir. Il est curieux que cela attire les membres de

l'UTP au point de défendre l'ouverture à la concurrence du réseau historique de la RATP, alors qu'il n'y a pas d'argent à se faire, et que l'administrateur d'Optile tape à la porte en pleurant et en expliquant qu'au niveau où il a répondu, on n'aurait pas dû lui donner parce qu'il n'arrive pas à gagner d'argent. Je le dis avec courtoisie et politesse, mais j'ai l'impression d'entendre un discours schizophrène dans la mesure où la Direction de la RATP s'est toujours battue pour l'ouverture à la concurrence. Elle ne s'est pas battue auprès de la Région pour que celle-ci choisisse de confier l'exploitation du réseau de la RATP en gestion directe. Dans la continuité des échanges, vous comprendrez ma remarque.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Monsieur SARRASSAT ?

**M. LE SECRÉTAIRE.**- Dans les années 2000-2001, la plupart des élus n'étaient pas là. Il y avait des grands débats au Conseil d'administration, certains votes ont été surprenants, y compris avec des politiques qui disaient l'inverse quelques minutes avant.

Je vais reparler du budget présenté qui est déficitaire. On peut admettre qu'une entreprise ait un budget déficitaire une ou deux fois parce qu'il y a des perspectives, qu'il faut redresser la barre, et que le premier budget déficitaire permettra d'arriver plus tard à l'équilibre. Nous pouvons l'admettre, il faut que les perspectives soient claires. Ce qui nous inquiète le plus à FO, c'est d'entendre qu'en 2024-2025 on va peut-être s'en sortir avec IDFM, mais que l'on n'a aucune visibilité au-delà, ni aucune certitude quant à la future négociation. Il ne faudrait pas qu'un budget déficitaire ponctuel devienne structurel. C'est notre inquiétude.

On avait beaucoup moins de débats quand les excédents étaient importants à la RATP. Pourtant, on disait qu'il n'y avait pas assez. En l'occurrence, le budget est déficitaire, on en connaît les causes. En tant qu'élus et donc représentants des salariés, on a l'impression que l'avenir est plus qu'incertain voire obscur. Je reviens sur le dogme. Ce n'est pas Mme PÉCRESE mais tous ses collègues, y compris ceux qui sont à la mairie de Paris aujourd'hui qui depuis des années disent la même chose. Tous sont en situation déficitaire.

À la fin, il y a des élus et des salariés. En 2025, comment seront mangés ces salariés ? Un budget déficitaire ponctuel, ce n'est pas grave, pourquoi pas deux, mais on n'a aucune certitude. Dans cette instance, on disait qu'un contrat, c'était cinq ans de stabilité. Or on a fait un contrat et on n'a même pas eu six mois de stabilité en raison de la guerre en Ukraine, des problèmes de Covid. Vous n'êtes pas le seul et l'unique responsable de la négociation, d'autres nous l'ont vendue comme il faut. La réalité est qu'il va falloir essayer de faire un contrat protecteur, mais étant donné la position actuelle de l'autorité organisatrice, il sera difficile à obtenir.

Je repose la question parce qu'elle est intéressante : que se passera-t-il si on n'arrive pas à se mettre d'accord en 2025 avec Île-de-France Mobilités sur 2025-2029 ? C'est très important pour nous structurellement.

**M. SARDANO.**- Pour faire écho au secrétaire, en 2025 et 2026, il faudra reclasser 800 personnes des unités centrales de RDS. Il sera impossible de le faire dans un contrat avec une productivité brute de 1 % ou autre. La LOM va être modifiée, elles ne seront pas transférables. Une petite quantité d'entre elles ira peut-être en centre bus sur la base du volontariat, si elles le veulent. N'étant pas transférables, elles peuvent décider de rester au sein de l'EPIC. Il faudra s'en occuper. Ce n'est pas RDS seul qui s'en occupera, mais la DRH de l'EPIC voire du Groupe.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Monsieur BAZIN ?

**M. BAZIN.**- Monsieur LECLERCQ, ce n'est pas une attaque personnelle, vous portez la lourde responsabilité de devoir expliquer les choix faits. C'est malheureusement à vous que cela

incombe. Vous occupez le poste, on vous pose des questions, n'y voyez pas de visées personnelles. Ce n'est pas évident, comme l'on dit certains. Je n'aimerais pas être à votre place, je suis électricien et pas comptable. On sera loin du compte et on n'aura pas les mêmes visions sur ce que vous êtes en train de nous présenter, qui n'est pas de votre fait ni de votre temps. Vous devez pourtant y répondre aujourd'hui.

Des capteurs auraient pu être utilisés dans l'entreprise, ils signalaient une alerte ou un danger. Au vu des orientations stratégiques portées dans cette instance par les différents P.-D.G., d'autres choix ont été faits, pensant que c'étaient les bons choix et la voie qu'il fallait suivre. Au final, on s'aperçoit que l'on aurait mieux fait d'éviter de trop s'avancer.

Si j'entends ce que vous dites, on n'avait pas prévu que tel ou tel événement allait se passer. Je pense à la crise du logement en 2008-2009 et aux effets qu'elle a produits. Cela pour dire qu'il vaut mieux être prudent et ne pas négocier sur des périodes trop longues pour nous laisser l'occasion de pouvoir de réagir.

Des indices limitent un certain nombre de choses. Il faudrait qu'en cours d'année, quand cela ne va pas, ils ne soient plus une référence. Certains concurrents ne les ont pas dans leur contrat, et cela ne les bloque en rien alors que la RATP est systématiquement pénalisée. Il faudra revoir cette manière de procéder.

Au-delà des élus présents ici, vous avez le devoir de nous rendre des comptes. Il faudra aussi en rendre à l'ensemble du personnel de l'entreprise, pas par une petite communication alambiquée mais en présentant la situation comme il se doit. Beaucoup vont "tomber de l'arbre". Il faut que ce soit clair sur là où vous les emmenez et comment. Encore une fois, cela a déjà été évoqué, quoi qu'il en soit, il y aura toujours un agent qui paiera la conséquence des choix politiques qui auront été faits.

Il va falloir assumer les orientations stratégiques portées jusqu'à présent, les expliquer voire peut-être s'en excuser. On attend la nouvelle ligne stratégie de M. CASTEX, on attend qu'il présente ses orientations l'année prochaine. S'il reste sur ce qu'il prétend être le cœur de métier et qu'il arrête d'éloigner l'entreprise de transport RATP des voies qui ne sont pas les siennes, sans doute pourra-t-on avoir une vraie relation entre patrons et salariés.

L'épisode que nous vivons me fait étrangement penser à autre chose. Il n'y a pas si longtemps, un navire de croisière voguait dans les eaux européennes, le Costa Concordia. Vous souvenez-vous de l'attitude de son capitaine ? Vous souvenez-vous de sa fuite en laissant les usagers et le personnel sur le bas-côté. Je veux croire que mes directions sont éloignées de ce type de personnages. Je veux croire qu'elles mesurent qu'elles emmènent les agents dans des situations qui peuvent être pénibles. On ne peut pas juste regarder passer et se dire que ce n'est pas grave. Il y a de réelles conséquences. J'ai déjà connu dans cette entreprise des collègues qui y ont laissé la vie. Je ne voudrais pas que cela se réitère, que l'on devienne un calque d'Orange. Tout autant que je suis un agent de la maintenance, je suis attaché à mes collègues de l'exploitation, à l'encadrement de l'entreprise, même si elle n'est pas toujours prête à nous accorder ce que l'on veut. J'en ai besoin pour que cela puisse fonctionner. Si tout le monde décide de nous flouer, nous les petits, cela peut être triste.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je propose de rassembler toutes les réponses aux différentes questions posées. Avant de développer sur l'absentéisme, je dirai un mot. On a tous tendance à examiner l'histoire à la lumière des événements d'aujourd'hui. Je me souviens de la façon dont Mme PÉCRESSÉ s'est plainte à la signature du dernier contrat, qu'elle s'était fait spolier par la RATP, qu'elle s'était fait avoir. Étant donné les résultats générés pendant les deux premières années du

contrat, avant l'invasion de l'Ukraine par la Russie, elle s'est exprimée à maintes fois dans la presse en reprochant à la RATP de s'être fait avoir.

Si on replace la négociation dans le contexte de l'époque, le contrat dont on dit aujourd'hui qu'il n'est pas adapté, était très favorable. Ce sont des causes exogènes qui l'ont rendu inadapté. C'est un peu comme quand Mme PÉCRESE dit que la LOM a été mal faite. C'est comme si elle avait oublié que si elle avait été faite avec les critères de transférabilité, c'est parce qu'on imaginait qu'elle alloterait comme elle l'avait dit, alors qu'elle l'a fait de façon différente, rendant inopérantes les conditions de transférabilité de la LOM. Il est toujours un peu facile de réécrire l'histoire avec le point de vue que l'on a des années après.

Sur l'absentéisme, on parle beaucoup de la situation des filiales mais une partie de la situation est liée au fait que l'on ne réalise pas l'offre. L'une des raisons à cela est que l'absentéisme n'a pas autant baissé en 2023 qu'en 2022, et que ce qui était inscrit au budget. Il a un peu baissé, de l'ordre de 13 % par rapport à 2022, lorsqu'on confond l'absentéisme maladie et celui relatif aux accidents du travail. Il est sur une trajectoire insuffisamment baissière.

Sur la question de l'accidentalité, sur la base des bons résultats produits par la méthode développée à RATP Infra et à SUR, on va généraliser la façon d'impliquer le management et l'ensemble des collaborateurs sur cette question. Le premier diagnostic qui ressort est que l'on considère trop comme une fatalité que l'on peut avoir des accidents du travail dans cette entreprise. Il faut renverser ce sentiment que l'on est dans une entreprise où on est confronté à une fatalité de l'accident du travail. C'est en cours à RATP Infra avec une belle diminution des taux de fréquence et de gravité. Il faut généraliser cela sur l'ensemble de l'entreprise.

Sur l'absentéisme maladie, personne autour de la table n'a en tête qu'il y a un facteur, c'est multi causal. Vous avez retenu que l'on s'attachait aux arrêts frauduleux parce que c'est une cause, mais ce n'est pas le seul élément du plan d'action mis en place.

Pour répondre à votre question sur la multi-activité, on est en train d'analyser si parmi les causes, il n'y a pas une forme d'aspiration générationnelle ou sociétale à développer plusieurs types d'activités rémunérées ou pas, avec plusieurs emplois, dans le cadre du bénévolat. Plusieurs entreprises se posent la question de savoir si plutôt que de subir cet absentéisme dont l'une des raisons serait que les personnes aspirent à faire autre chose sans forcément quitter leur employeur, il n'y a pas la possibilité de l'organiser, de s'adapter à cette évolution de la société, plutôt qu'à le subir. Pour l'instant, c'est la collectivité qui paie ces choix individuels par le coût de l'Assurance Maladie. On est en train de réfléchir à cela. On en reparlera quand on aura avancé sur le diagnostic et sur les éventuelles mesures à prendre.

Je voudrais souligner le travail réalisé en matière d'adaptation des horaires, des expérimentations sont développées à SEM. On aura peut-être l'occasion d'en reparler ici. On est bien conscient qu'il n'y a pas que l'arrêt frauduleux ou de complaisance qui peut l'expliquer. Néanmoins, cela existe. Il ne devrait pas y avoir de tabou à le dire. Il existe et on aura peut-être l'occasion de reparler dans un futur proche, des médecins qui ne jouent pas le jeu ou qui ont des attitudes pénalement répréhensibles. On n'est pas la seule entreprise à connaître ce phénomène.

**M. LECLERCQ.-** Je vais répondre aux questions et interpellation qui portaient sur l'EPIC, avant de revenir sur d'autres questions relatives aux filiales.

Il y a eu un certain nombre d'interpellations. La structure contractuelle telle qu'on l'a négociée s'est-elle faite au détriment des salariés ?

On n'a pas attendu la négociation avec IDFM pour tirer les conséquences de la hausse de l'inflation sur notre politique salariale. Dans cette même pièce, il y a un an, le budget prévoyait 4,2 % de croissance de la RMPP, avec une prévision d'inflation qui était plus faible. Elle finit à 5,7 % voire 6 % en prenant l'impact de l'accord CTMR. L'inflation était prévue à 5,4 % et l'est maintenant à 5 % en moyenne annuelle sur cette année dans la dernière note de conjoncture de l'INSEE.

L'année prochaine, on prévoit une RMPP de 4 % pour une inflation prévue à 2,6 %. C'est la première fois que l'on présente un budget avec une progression des rémunérations supérieure à celle de l'inflation. On n'a pas attendu les négociations avec IDFM pour mettre en œuvre une politique salariale permettant de préserver le pouvoir d'achat des salariés et de maintenir notre attractivité à l'embauche, dans un contexte de recrutements massifs que l'on opère pour réaliser les augmentations d'offres visées et produire l'offre au niveau contractuel. Les salariés n'ont donc pas été affectés jusqu'à présent par ce problème d'indexation, nous avons pris nos responsabilités, et c'est d'ailleurs pour cela que nous sommes en perte. On a assumé la situation parce qu'on a considéré qu'il était essentiel de permettre à l'entreprise de fonctionner, quitte à faire notre affaire de l'autorité organisatrice ensuite. C'est ce que nous sommes en train de faire, j'espère que nous allons réussir.

Monsieur SARRASSAT a demandé : quelles perspectives ensuite ?

Aujourd'hui, la loi ORTF modifiée par la LOM prévoit que chaque contrat conclu entre l'autorité organisatrice et la RATP a pour objet d'équilibrer ses charges, et s'agissant des investissements de les financer, en assurant une rémunération des capitaux engagés sous le contrôle de l'autorité de régulation des transports. On ne peut pas conclure un nouveau contrat qui ne couvre pas la réalité de nos charges, qui n'assure pas le financement de nos investissements. Il faut être deux pour signer, et on a une autorité de régulation qui est censée veiller et faire en sorte que l'on puisse financer nos investissements futurs. Il n'y a pas de risque de se retrouver en 2025 dans la situation aujourd'hui. Il faut corriger les dysfonctionnements d'aujourd'hui, mais on ne s'entendra pas en 2025 sur un contrat sur lequel nous serions en perte. Je ne vois pas comment le Conseil d'administration pourrait valider un tel contrat, ce ne serait pas dans l'intérêt de l'entreprise.

Il faudra trouver un accord avec IDFM, quitte à effectuer des arbitrages sur les investissements qu'ils souhaitent mettre en œuvre. C'est leur décision pas la nôtre. On fera avec l'argent que l'on a, on ne pourra pas faire plus. C'est ce que l'on a commencé à leur expliquer. Même s'il a été évoqué l'idée de pouvoir prolonger le contrat existant de deux ans, il est certain que l'on n'y arrivera pas dans les jours qui viennent parce que dans l'idée d'IDFM, prolonger le contrat, c'est le faire avec le régime actuel.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** On est bien d'accord.

**M. LECLERCQ.-** Concernant la question de la concurrence, M. GAUTHERON est revenu dessus : pourquoi tout le monde veut se développer sur un marché qui n'est pas très rentable ? La Direction de la RATP souhaite-t-elle la concurrence ? Transdev, Keolis et RATP Dev sont des entreprises publiques. Quand on regarde à l'étranger, c'est globalement pareil. Il n'y a pas vraiment d'opérateurs privés, ils sont quelques-uns mais peu. La loi européenne prévoit l'ouverture à la concurrence, on ne l'a pas choisie. Je ne pense pas que la Direction de la RATP se soit battue pour obtenir cette ouverture à la concurrence.

Il y a une question sous-jacente : pour le métro, ne pourrait-on pas faire une Régie et éviter la concurrence ? La Direction de la RATP a-t-elle fait le choix du développement international au détriment du métro parisien ? Qu'est-ce que cela voudrait dire qu'il n'y ait pas de concurrence sur le métro à Paris ? Cela voudrait dire qu'on maintiendrait un opérateur en monopole pour opérer le transport public, mais celui-ci serait placé sous l'autorité et sous le contrôle de l'autorité organisatrice.

Cela voudrait dire qu'il n'y a plus de Groupe RATP ni même de RATP. Cela voudrait dire que nous deviendrions un service de la Région Île-de-France. Ce n'est pas vraiment, à ma connaissance, le souhait de l'État actionnaire, ni le souhait des salariés. En tout cas, ce n'est pas la voie choisie par le législateur français en application du règlement OSP. En tant que direction générale, aujourd'hui nous nous inscrivons dans le cadre posé par le législateur.

Les émeutes sont-elles couvertes par nos assurances ? Non. Par le passé, l'EPIC a toujours été son propre assureur. On a fait un pas, il y a trois ans, pour essayer d'améliorer notre couverture des risques en contractant des assurances qui visent à faire face aux catastrophes majeures. On est assuré pour deux types de catastrophe, la crue centennale de la Seine, dont les dégâts pourraient se compter en centaines de millions d'euros, voire en milliards d'euros. Cette couverture, qui est satisfaisante, vise à faire face à un événement catastrophique improbable, possible mais peu probable.

Le deuxième type de couverture concerne l'incendie d'un centre-bus, mais elle est assortie d'une franchise de l'ordre de 20 M€, qui n'a pas été atteinte dans le cadre des incendies. Heureusement, on n'a pas eu pour 20 M€ de dégâts, l'assurance ne joue donc pas. Le coût de l'assurance est déjà élevé, et le serait encore davantage pour une franchise plus basse. En revanche, cela fait partie des négociations en cours avec IDFM. On a activé la clause de force majeure et on demande que IDFM couvre les 8 M€.

**M. BRILLAUD.- 7 M€.**

**M. LECLERCQ.-** On sera proche de 7,8 M€ au total après avoir affiné les chiffres. On n'avait pas recensé tous les dégâts sur les abribus et les espaces de vie bus en juillet.

Le projet ARCOS est toujours en cours, il y a encore des difficultés avec le prestataire Atos. Il y a eu des dérives de coûts importantes. La question qui se pose est de savoir ce que l'on fait de ce projet, continue-t-on ou arrête-t-on ? Je pense que l'on répondra à cette question dans le courant du premier semestre de l'année prochaine.

**M. BRILLAUD.-** Cela fait quatre ans.

**M. LECLERCQ.-** La décision est difficile du fait des sommes qui ont été investies. La question posée à SUR et à la maîtrise d'ouvrage est de savoir si on est capable avec Atos de remettre le projet sur les rails. On n'est pas en état de prendre une décision maintenant, mais si cette décision devait être prise, il faudrait que l'on passe par pertes et profits des investissements que nous avons commencé à engager, ce serait très décevant. Ce projet est sous vigilance.

Des élus locaux souhaitent qu'Orlyval puisse être convertie en ligne à usage local. Nous avons officieusement puis officiellement approché Ile-de-France Mobilités depuis de longs mois, pour qu'ils se déterminent sur l'avenir d'Orlyval. Aujourd'hui, on n'a pas encore d'orientation de la part d'IDFM. Il faudrait faire des investissements importants pour réaménager et construire de nouvelles stations pour permettre le maintien de cette desserte. IDFM n'a pas pris cette décision aujourd'hui. Il y a d'autres solutions telles que la déconstruction ou la reconversion de cette infrastructure pour autre chose, pour un BHNS. IDFM étant concentrée sur les Jeux Olympiques, je pense qu'on n'aura pas de réponse avant la fin de l'année prochaine sur ce sujet. On a fait monter la cote d'alerte sur ce sujet parce qu'il est temps d'y voir clair.

S'agissant des filiales, vous avez demandé : Algérie, combien ? Je ne sais pas vous donner le chiffre, mais tous les résultats ont été positifs par le passé. On a gagné beaucoup d'argent. Ces résultats sont tous remontés. Il est resté, au titre du métro, 12 M€ de créances qui n'avaient pas

été réglées et qui viennent de l'être il y a quelques semaines. On a récupéré toutes nos billes, tous les résultats passés et les créances qui restaient sur le client.

S'agissant de la vente de Londres, ce n'est pas moi qui vous répondrai aujourd'hui. On n'a pas d'offre acceptable à ce stade. Les offres actuelles nécessiteraient de sortir beaucoup d'argent pour couvrir des pertes futures, ce n'est pas une option acceptable pour nous. L'objectif est de trouver un accord l'année prochaine. Nous pourrions le trouver si nous parvenons à redresser les résultats, ce à quoi s'emploient jour et nuit les équipes locales de RATP Dev.

Sur Cityscoot, les 14 M€ ne correspondent pas aux pertes de 2023, c'est la dépréciation des investissements passés au total. On a déjà déprécié 6 M€. 20 M€ ont été investis dans Cityscoot. Les derniers investissements étaient de 6 M€ à l'automne 2022, lorsque la société Cityscoot, qui était quasiment en dépôt de bilan, a obtenu l'annulation de toutes ses dettes auprès des banques et des loueurs de scooters. Il y avait un bilan assaini. Pour autant, il ne s'est pas suffisamment redressé pour garantir la continuité de l'activité de Cityscoot. On espérait jusqu'à cet été trouver un repreneur, un autre loueur de scooters qui aurait pu rapprocher ces opérations. Nous n'avons pas réussi à trouver un accord acceptable, c'est la raison pour laquelle l'entreprise est aujourd'hui mise en redressement judiciaire.

**M. JONATA.-** Je n'ai pas votre langage, dépréciation... J'entends 24 M€, 6 M€ de perdus, je ne sais pas. Quand je fais mon total, j'arrive sur 24. J'ai peut-être tort.

**M. LECLERCQ.-** C'est 20 M€.

**M. JONATA.-** La réalité est qu'aujourd'hui l'entreprise RATP a perdu 20 M€. C'est dans ce sens qu'il faut le voir. Erreur stratégique ou politique, on ne sait pas, c'est votre vision. Nous, on arrive, on constate. En 2018, on vous a dit de faire attention parce que ce sont des beaux projets électriques. La Ville de Paris souhaite et demande. On avait des trottinettes, des vélos et des voitures électriques, mais BOLLORÉ est parti avec ses voitures électriques qui ne servent à rien. Aujourd'hui, selon moi, la situation est gravissime. On a perdu 20 M€, pour quelle raison ? On aurait pu les investir pour faire autre chose.

**M. LECLERCQ.-** S'agissant de Riyad, c'est un contrat d'une dizaine d'années. Dès l'année prochaine, la mise en service du métro et la renégociation du contrat de bus devrait dégager 12 M€ de croissance du résultat de RATP Dev. Ce sera le principal moteur de progression de RATP Dev. C'est un contrat qui a mis du temps à démarrer, avec le Covid, la période de construction s'est décalée. Il devait démarrer cette année. RATP Dev a du retard pour cette raison. Une deuxième ligne sera mise en service dans la foulée. Plus vite il sera mis en service, plus vite les résultats de RATP Dev progresseront. Il n'y a pas de regret à avoir sur Riyad.

**M. JONATA.-** On est dans l'expectative voire dans le doute, le contrat de Riyad a-t-il le même profil que celui de l'Algérie ?

**M. LECLERCQ.-** L'Algérie était très profitable, Riyad doit l'être aussi.

Concernant Régionéo, Getlink qui avait conclu un partenariat avec RATP Dev pour se porter candidat pour des lignes de TER a décidé de sortir de cette activité parce qu'ils considèrent que leur fonds de commerce, c'est la gestion des infrastructures et être opérateur de fret. Un changement de direction au sein de Getlink les a conduits à décider de se retirer de cette activité. Cela n'a pas d'impact sur RATP Dev, hormis le fait que RATP Dev se présentera seule sur ces appels d'offres. Il y aura moins de partage des frais de développement, mais il y a aussi eu une révision en baisse des ambitions initiales de RATP Dev sur le TER.

RATP Dev a répondu à moins d'appels d'offres qu'envisagé initialement. On fait de plus en plus le tri parce que sur les premiers, on était loin du compte et on a eu le sentiment d'avoir été parfois utilisé comme lièvre par les autorités organisatrices pour in fine reconduire la SNCF. On se pose la question. On a fait beaucoup de *no go*, beaucoup de décisions pour ne pas se porter candidat sur des appels d'offres. On essaie de choisir de la manière la plus fine possible, en évaluant nos chances de gagner et le coût de réponse à l'appel d'offres. Cela se fera sans Getlink, ce n'est pas grave.

Quant à RATP Cap Île-de-France, on a gagné assez peu de contrats Optile. Avec le recul, tant mieux quand on voit la situation de ceux que l'on a gagnés et celle de nos concurrents qui souhaitent maintenant renégocier leurs contrats avec IDFM. Optile c'est aussi nous, c'est aussi Cap. Globalement, les cadres des contrats fixés par IDFM sur Optile étaient très défavorables et pénalisants. Tous essaient de renégocier. Ce n'est donc pas un drame que l'on n'en ait pas gagné beaucoup. On constate que même si les DSP ont beaucoup tourné, Transdev en a perdu, Keolis aussi au détriment de Transdev, on en a gagné parfois, finalement en volume les parts de marché n'ont pas beaucoup bougé entre avant et après. C'est l'aspect rassurant des choses. Transdev reste dominant, Keolis a plutôt grossi mais pas beaucoup vis-à-vis de Transdev. On reste minoritaire dans Optile.

Cela peut laisser penser que même si IDFM joue une stratégie d'acteur en essayant de créer une pression suffisante pour amener les personnes à proposer leur meilleur prix, ils ont réalloué des lots auprès des opérateurs, y compris des lots qui fonctionnaient bien pour certains, mais n'ont pas pris beaucoup de risques, en préservant au global les parts de marché. Cela peut conduire à penser qu'ils n'en prendront peut-être pas beaucoup non plus sur les parts de marché sur Bus Paris. Cela va dépendre de la stratégie que l'on arrête avec Cap Ile-de-France, cela va dépendre des DCE, des cahiers des charges. On sent que le sujet Optile amène IDFM à réfléchir sur les clauses contractuelles et à sécuriser davantage. Ils n'ont pas envie de se retrouver avec des opérateurs qui pleurent tous les quatre matins sur leur capacité à délivrer l'offre. Cela bouge.

On vise bien plus que 20 % de parts de marché, on en vise 70 % sur le Bus Paris. Je ne sais pas si nous y parviendrons. L'objectif sera de gagner le maximum d'appels d'offres, sous réserve qu'on se donne la garantie de notre capacité à opérer ces contrats de manière profitable, en tout cas sans perdre de l'argent. C'est comme cela que l'on fait nos choix qu'il s'agisse de RATP Dev, de RATP Cap Île-de-France, de RATP Solutions Ville. Notre président n'a jamais demandé d'arrêter le développement mais de garantir que le développement sera rentable. Nous sommes forcément tous d'accord avec cela. Ce sera également l'objectif pour Cap. Cela veut dire qu'il nous faut fixer le curseur. Si on est trop prudent, on risque de voir nos concurrents nous supplanter et nous prendre des marchés. Si on ne l'est pas assez, on risque de perdre de l'argent. C'est une stratégie fine de positionnement du curseur. Avec 20 % de parts de marché, on n'y est pas. Le modèle économique pour RATP Cap Île-de-France ne serait pas soutenable.

**M. BAZIN.**- C'est sans les bus Bolloré ?

Vu la réaction, on ne va pas chercher ce qu'ils nous doivent par rapport aux bus qui ont pris feu. J'espère que les orientations de notre P.-D.G. qui concernent le fait d'aller chercher l'offre et de la réaliser, c'est avec un partenaire qui vaut la peine, et qui ne réagit pas en disant qu'il ne prend pas sa part de responsabilité, en laissant la RATP se débrouiller.

**M. LECLERCQ.**- On est en discussion avec l'industriel pour remettre en service les bus Bolloré. Cela devrait aboutir prochainement. Aujourd'hui, ce ne sont pas les bus Bolloré qui ont le plus pénalisé la réalisation de l'offre. L'objectif est de faire revenir ces bus électriques le plus rapidement possible. Fin 2024, ce sera Île-de-France Mobilités qui achètera les bus. Le choix des partenaires industriels sera de leur seul ressort.

**M. LE PRÉSIDENT.-** M. HONORÉ a souhaité préciser un point.

**M. HONORÉ.-** Deux éléments font que votre appréciation et la nôtre diffèrent sur l'historique de l'entreprise par rapport aux filiales. On a connu une situation où, tout en restant de l'argent public qui sort de la poche du contribuable voire de l'agent, cet argent investi par l'EPIC l'était avec des résultats fortement positifs. À cette époque, cela pouvait nous questionner. Comprenez qu'aujourd'hui, avec les résultats que l'on a, notamment déficitaires, on ne peut que s'interroger davantage en entendant que l'on va investir encore 100 M€, peut-être plus. Il nous a été dit que le chiffre annoncé pouvait être revu à la hausse l'an prochain. Les dotations aux filiales pourraient être plus importantes que celles qui ont été annoncées.

Cela nous interpelle autant sur la partie argent public que sur le devenir de ces fonds. Par rapport à ce que les filiales réussissent à faire, l'entreprise nous a souvent présenté des hypothèses qui ne se sont pas vérifiées. Il y a eu le *sightseeing*, la Toscane, un certain nombre d'écueils, on s'est retrouvé avec des perspectives mirobolantes. C'est souvent ainsi que les choses nous ont été présentées, les contrats devaient être fortement rémunérateurs, alors que le résultat était très en deçà, avec parfois des pertes. Je ne parle même pas de Londres parce que c'est hors sol par rapport à ce que l'on a connu.

Dans l'appréciation, on englobe tous ces éléments, on reste sur la perspective donnée par votre prédécesseur. À un moment ou un autre, les investissements dans ces filiales devaient être faits pour qu'elles arrivent à un niveau d'autosuffisance. On ne devait plus avoir besoin de les doter en capital, et l'argent qu'elles devaient dégager devait leur "permettre de" puisqu'elles ne faisaient pas remonter des dividendes à l'EPIC. C'est le schéma qui nous avait été décrit à cette époque. Jusqu'à présent, on ne l'a pas réellement vu se vérifier.

Je souhaitais apporter un élément sur un second point. Pour avoir été présent à cette époque, fin des années 90, début des années 2000, quand il y a eu des discussions sur le règlement européen, la position du politique de l'entreprise et des partenaires sociaux, ici ou à Bruxelles, était la même. Il était préférable d'avoir une mise en concurrence régulée que la jungle et l'absence de règles qui permettait à chacun d'aller partout et d'être dans un environnement de transports totalement dérégulé. C'était le postulat. C'est celui qui a été porté à l'époque par l'ensemble des acteurs ici ou à Bruxelles.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

Madame AZEVEDO ?

**Mme AZEVEDO.-**

 **Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024**

*Les élus du CSE Central RATP réunis en séance le 29 novembre 2023 doivent émettre un avis sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024.*

*Il est à noter que l'année 2024 sera marquée par un niveau d'incertitudes important. Comment vont se dérouler les JOP ? Que vont donner les prolongements de ligne ? Les réfections et les surpénalités vont-elles réellement diminuer de -62 M€ ? L'absentéisme pour maladie et AT va-t-il vraiment baisser ? Malgré la volonté de la Direction à vouloir être très ambitieuse et optimiste, les données communiquées à ce jour et les analyses qui en découlent sont très interrogatives. Les différents nombreux défis paraissent difficilement surmontables et il est clair que les risques sont bien plus importants que les opportunités.*

*Les résultats de l'EPIC RATP sont budgétés avec un contrat IDFM inchangé. Si l'issue des négociations en cours devait être favorable, un budget rectificatif serait réalisé. Cependant, les élus du CSE C doivent se baser sur l'existant à un moment T.*

*C'est un budget peu réjouissant qui se trame avec pour conséquence une perspective de surcharge de travail pour les agents et un objectif de productivité brute jamais atteint dans l'entreprise. Les élus du CSE C alertent, de nouveau, sur la dangerosité que cela pourrait engendrer sur la santé mentale et physique de nos collègues tous métiers et toutes catégories confondues.*

*De plus, les prévisions en termes de chiffres d'affaires semblent ambitieuses voire hors sol en sachant qu'aujourd'hui il va être très difficile de faire face aux nombreux chantiers prioritaires.*

*Si nous étions un objet volant identifié nous pourrions dire que le document d'entreprise de 98 pages nous donne le bourdon ! Faut-il vraiment choisir entre espoir et résilience ?*

*Au regard des fortes inquiétudes énoncées, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci. Je donne la parole à Anne-Lise.

**Mme FRANCIS.-** Qui vote pour cet avis négatif ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Il y a un votant de moins.

**Mme FRANCIS.-** M. BOURGEOIS vote pour M. STEC.

*(Il est procédé au vote.)*

POUR : FO (7) – UNSA (3) – CGT (7) – CFE-CGC (4)

➔ **L'avis négatif est voté à l'unanimité.**

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je vous redonne la parole pour la proposition d'avis relative au programme d'investissement pour 2024.

**Mme AZEVEDO.-**

**Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2024**

*Les élus du CSE Central RATP réunis en séance le 29 novembre 2023 doivent émettre un avis sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2024.*

*Les investissements devraient augmenter de +9 % aux bornes du contrat avec le retard et le décalage des programmes majeurs que sont BUS, les matériels roulants ferrés, le Tramway et les systèmes ferrés liés aux problèmes d'acquisition de matériels bus et ferré imputables aux fournisseurs. Un défi supplémentaire que devront supporter les agents dans leur quotidien pour combler les effets de ces désagréments. Il est à noter, par exemple, qu'à date, le protocole ALSTOM affiche un retard de 2 trains MP14 impactant la réserve de maintenance ce qui amène les élus du CSE C de douter sur le rattrapage considérable du volume des années précédentes à réaliser en 2024.*

*Au regard des incertitudes exprimées, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif.*

**Mme FRANCIS.-** Qui vote pour cet avis négatif ?

*(Il est procédé au vote.)*

Pour : FO (7) – CGT (7) – CFE-CGC (4)

Abstention : UNSA (3)

**→ L'avis négatif est adopté à la majorité.**

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci beaucoup. Cela conclut la partie budgétaire.

## **IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES**

- 4. Désignation d'un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes clos 2023, semestriels 2024 et le budget 2025 prévue à l'article L2312-17 du code du travail**

**M. LE PRÉSIDENT.-** Madame AZEVEDO ?

**Mme AZEVEDO.-**

Les élus du Comité Social et Economique Central de la RATP, réunis en séance plénière le 29 novembre 2023, doivent désigner un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes annuels 2023, semestriels 2024 et le budget 2025 prévu à l'article L2312-17 du code du Travail.

Conformément à l'article L2315-88 du Code du travail, le Comité Social et Economique Central de la RATP désigne le cabinet SECAFI pour l'assister dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC RATP et du Groupe RATP portant sur les comptes clos 2023, les comptes semestriels 2024 et le budget 2025 définie à l'article L2312-17 du code du travail.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

**Mme FRANCIS.-** Qui vote pour ?

*(Il est procédé au vote)*

Pour : FO (7) – UNSA (3) – CGT (7) – CFE-CGC (4)

→ **Désignation approuvée à l'unanimité.**

Merci.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci. Je propose de reprendre la séance à 14 h 15.

*La séance, suspendue à 13 h 12, est reprise à 14 h 17.*

## **IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES**

### **5. Consultation sur le projet de mise en œuvre de la fonctionnalité Quickcut**

*Romain CUREAU, chef de projet – GDI*

**Participe à ce point de l'ordre du jour**

**M. LE PRÉSIDENT.**- Ce sujet a fait l'objet d'une information lors de la séance du 8 novembre dernier et d'un passage en CSSCT centrale en date du 25 septembre.

S'il n'y a pas d'autres questions, je propose de laisser la parole à M. DOMINÉ afin qu'il puisse nous donner lecture de la proposition d'avis qu'il va soumettre au vote de l'instance.

**M. DOMINÉ.**-

 **Consultation sur le projet de mise en place de la fonctionnalité Quickcut**

*Le projet "Quickcut" a été présenté à la CSSCT-Centrale, et c'est donc par son prisme que la proposition d'avis est formulée.*

*La situation actuelle fait apparaître de nombreux irritants, face à l'augmentation du nombre de chantiers, et des statistiques récentes montrent que moins de 40% des OT planifiés sont réellement réalisés.*

*Cette nouvelle fonctionnalité de l'application Pithagore servira à la planification et à l'autorisation des chantiers Espace et Ferré.*

*Elle a pour but :*

- *de simplifier une partie des échanges entre le chef de chantier et le Régulateur, tout en garantissant le respect de la réglementation en vigueur.*
- *d'assister les différents acteurs, via des outils de communication mobile, couplés au fonctionnalités de Pithagore.*

*Quickcut reprendra le process actuel en réduisant ces irritants, et permettra ainsi :*

- *d'avoir une meilleure visibilité sur les chantiers de nuit,*
- *au chef de régulation de se concentrer sur des tâches à plus forte valeur ajoutée,*
- *d'améliorer la sécurité ferroviaire et des personnes,*
- *et de diminuer les temps d'attente et rationaliser les échanges.*

*Les équipes devraient ainsi pouvoir travailler de façon plus efficiente et plus sereinement, ce qui permettraient de tendre vers la réduction des RPS.*

*Le déploiement est prévu fin 2023, d'abord sur le réseau RER, puis sera généralisé en fonction du retour d'expérience du RER, sur lequel le CSEC devra être informé.*

*Pour les raisons invoquées, la CSSCT Centrale propose aux élus du CSEC **d'émettre un avis positif** sur le projet de mise en place de la fonctionnalité QUICKCUT.*

**M. LE PRÉSIDENT.**- Merci. Monsieur GAUTHERON ?

**M. GAUTHERON.**- Quand le sujet est passé en séance le 8 novembre, j'avais interpellé sur la demande des représentants du personnel CGT RER et Infra d'avoir une réunion commune. Si la réunion ne peut pas se tenir dans les 15 jours, cela ne pose pas de souci, mais je n'ai pas eu de retour sur une proposition de date.

**Mme FRANCIS.**- La date n'est pas encore fixée. J'échange avec les chargés de relations sociales pour organiser cela, c'est en cours. C'est au niveau des instances élues des deux CSE ?

**M. GAUTHERON.**- Oui.

**Mme FRANCIS.**- Je reviens rapidement vers vous avec une date.

**M. GAUTHERON.**- Dans la mesure où on avait accepté de réduire le délai entre l'information et la consultation, on s'attendait à avoir un retour sur notre demande. Cela modifie notre position sur le vote.

**Mme FRANCIS.**- M. TURBAN est parti, mais il ne votait pas. M. STEC est également absent, mais il y a M. BOURGEOIS. Il y a toujours 7 voix pour la CGT.

*(Il est procédé au vote.)*

Pour : FO (7) – UNSA (3) – CGT (7) – CFE-CGC (4)

**→ L'avis positif est adopté à l'unanimité.**

## **IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES**

### **6. Information en vue de la consultation sur l'évolution de la politique gestion des malaises voyageurs de la RATP**

*Madame Rozenn BOEDEC, responsable RH – DSF/DRH*

*Monsieur Yannick NURIS, conseiller prévention RPS – DRH/PST*

*Monsieur Laurent CHALLIER, conseiller prévention RPS – DRH/PST*

**participent à ce point de l'ordre du jour**

**M. LE PRÉSIDENT.-** Nous allons procéder à l'examen du sujet. Il a été examiné par la CSSCT centrale du 20 novembre dernier. Je propose de donner la parole à M. DOMINÉ pour la lecture de son rapport à l'issue de laquelle on pourra échanger sur les questions que vous pouvez avoir, les observations que vous souhaitez partager. On souhaite dans un second temps, après cette information, procéder à la consultation.

**M. DOMINÉ.-**

☒ **Rapport de la CSSCT centrale sur le projet d'évolution de la politique de gestion des malaises voyageurs à la RATP.**

*La commission SSCT a eu lieu le 20 novembre 2023 sous la présidence de Laurent Challier.*

*Le dossier a été présenté par Rozenn Boedec, Jean Fernandes et Yannick Nuris, représentants la direction, et Valérie Jouannique, Médecin du travail.*

*Pour les représentants du personnel présents étaient : Magalie Cleuet et Marc Brillaud.*

*La réflexion sur la modification de la gestion des malaises voyageurs a eu lieu lors d'une réunion entre DRH/PST et le Directeur du SAMU 75 fin 2022, et est réapparue en juin 2023 dans le courrier commun de l'APHP, du SAMU et de la Préfecture de Paris, adressé au PDG RATP.*

*Dans ce courrier, ces 3 institutions estiment que le principe de non-évacuation sur le quai d'un voyageur pris de malaise, même lorsqu'il est inconscient, n'est pas un gage de la préservation de sa santé et de sa sécurité. Il n'est pas adapté aux situations auxquelles leurs services sont confrontés quotidiennement sur notre réseau de transport public de voyageurs.*

*Le SAMU de Paris et la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris proposent donc désormais que, en cas de malaise d'un voyageur, il soit procédé, par toute personne présente sur place, à l'évacuation de la personne malade, sur le quai où le train est stationné, que la victime soit consciente ou inconsciente*

*Une fois informé de la présence sur le quai de la personne malade, un agent de la RATP se rend sur place dans les meilleurs délais, et assure la surveillance, au contact d'un opérateur du 18, du 112 ou du 15.*

*Cette évacuation pourra être réalisée par l'intervention des voyageurs et des témoins présents, et/ou par tout personnel de l'opérateur de transport, avant l'arrivée des secours.*

*Nous pouvons constater que le projet initial, présenté aux OSR lors des bilatérales, a évolué sur le périmètre d'application, puisque la BU Tram ne fait plus partie de ce projet.*

*La direction rappelle le cadre juridique et la Loi n°2020-840 du 03 juillet 2020 sur le statut de citoyen sauveteur, qui est censé protéger les salariés RATP, ainsi que les voyageurs lors d'éventuelles poursuites judiciaires au civil et au pénal.*

*Les modifications réglementaires RATP devront être effectuées dans la note 6097, ISF 211, ISF 36, IG 498, IF 3042, le guide d'intervention en milieu ferroviaire et la procédure 4.7, permanence des quais par les SSIAP.*

*La commission a demandé à revoir le projet de note 6097B pour intégrer le conditionnel, puisque dans certains cas, l'agent n'aura pas la capacité d'effectuer cette nouvelle procédure d'évacuation.*

*La mise en place de ce projet nécessite l'actualisation des formations initiales, la création de plusieurs modules de formation spécifique, mais également d'une communication interne et externe.*

*Ces modules de formations/informations sont en préparation et seront dispensés à 3 groupes d'intervenants, les agents de l'exploitation de MTS, SEM et de SUR, les salariés RATP et les voyageurs.*

*Malheureusement, ces formations/informations qui comporteront, pour certaines, des procédures, sont en cours de création ; donc nous ne pouvons pas nous prononcer sur son contenu et les RPS qu'elles pourraient générer.*

*Pour conclure, les élus de la CSSCT remarquent que ce projet de gestion des malaises voyageurs soulève tout de même plusieurs points sans réponses ;*

*En effet, même s'il est prévu d'inscrire ces nouveaux risques dans les 3 DUERP (MTS, SEM et SUR), nous regrettons qu'il n'y ait pas eu d'étude RPS significative et d'analyse comparative sur cette procédure qui est déjà appliquée dans certains métros de province ou à l'étranger.*

*Nous regrettons également que le dossier présenté aux élus comporte le nombre et l'impact des malaises voyageurs dans le RER, mais pas dans le métro.*

*C'est la raison pour laquelle, la commission SSCT centrale ne peut se prononcer sur ce projet de gestion des malaises voyageurs, plébiscité par le Samu de Paris et l'APHP.*

*Merci pour votre écoute.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci Monsieur DOMINÉ. Y a-t-il des demandes de prise de parole ?

Monsieur BOURGEOIS ?

**M. BOURGEOIS.-**

*Monsieur le Président, Cher.es collègues,*

*"Le conseil de ne surtout pas déplacer une personne inconsciente est un vieux dogme ridicule" reprend à tue-tête la Direction de la RATP, pour justifier l'évolution de la procédure des malaises voyageurs, en les faisant sortir des rames par l'intermédiaire des autres usagers ou des agents de conduite.*

*Cela s'appuie notamment sur le changement de doctrine des services de secours "qui recommande[nt] désormais d'évacuer les voyageurs malades des trains pour leur apporter une aide à quai". Ce conseil, explique l'urgentiste Patrick Pelloux, qui a conseillé la RATP dans la révision de sa procédure : "C'est beaucoup plus simple pour nous d'intervenir sur une personne à quai, plutôt que dans une rame inaccessible dans un tunnel entre deux stations".*

*Or ; il ne s'agit pas ici des interventions dans l'enceinte d'une rame bondée sous tutelle entre 2 stations, mais bel et bien de faire sortir les voyageurs concernés des rames par l'intermédiaire des autres usagers ou des agents de conduite... D'ailleurs, pouvez-vous nous préciser le nombre d'interventions dans cette situation ?*

*Il est vrai que les malaises voyageurs sont la première cause de retard sur le RER, avec plus de 700 trains bloqués l'année dernière, et 3,4 millions de voyageurs impactés.*

*Les "malaises voyageurs" perturbent de plus en plus le trafic de la RATP.*

*Le réseau francilien cherche depuis des années à améliorer l'efficacité de leur prise en charge.*

*Cette révision de la procédure présentée aux salarié.es fait polémique, car elle n'a pour but unique que de réaliser la production transport demandée par IDFM et non le bien-être des usagers.*

*Aujourd'hui, en cas de malaise voyageur, les agents de conduite du métro ou du RER doivent stopper le train et attendre l'intervention d'un(e) agent de station ou de gare, ce qui entraîne des ralentissements, voire des interruptions de trafic.*

*La Direction de la RATP projette donc de demander aux agents de conduite d'inciter, à l'aide de la sonorisation du train, les voyageurs à évacuer la personne malade de la rame ou à évacuer par leurs propres moyens la personne sur le quai "en se faisant aider si besoin.*

*Pour la CGT-RATP, ce projet de procédure du "traitement des malaises voyageurs" ne doit pas être mis en œuvre. Outre la mise en cause de la dignité des personnes malades, il représente un danger grave pour les voyageurs, mais aussi pour les agents, toutes catégories confondues, tant en termes de risques psychosociaux qu'en termes de responsabilité pénale. Pour les élu.es CGT-RATP, la mesure qui consiste à procéder à l'évacuation d'une personne malade, qu'elle soit "consciente ou inconsciente" est inadmissible et irresponsable !*

*A l'article de loi dénommé "du bon samaritain", nous opposons l'article 223-1 du Code Pénal qui stipule que "le fait d'exposer directement à autrui un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15.000€ d'amendes".*

*La prudence est donc primordiale lors de toute intervention, notamment lorsque la sécurité et la santé des personnes peuvent être engagées.*

*La notion de discernement avancée par la Direction lors de notre alarme sociale du 03 octobre 2023 au niveau de la BU RSF n'a pas sa place dans une procédure, et notamment dans les Instructions de Sécurité Ferroviaires (ISF) qui seraient amenées à être modifiées le cas échéant.*

*La CGT-RATP rappelle que l'application des ISF s'impose à toutes et à tous et ne peut donner lieu à interprétation.*

*Nous dénonçons donc l'apparition d'une notion de discernement qui représente une injonction contradictoire dans des textes en lien avec la sécurité (IG, ISF, CSF...).*

*En outre, la CGT-RATP dénonce les méthodes de la Direction visant à transformer les audiences bilatérales en "trilatérales" par l'intervention de personnes externes au processus de dialogue social tel que décrit dans les accords, voire de personnes extérieures à l'entreprise.*

*Ce fut le cas lors de la bilatérale du 9 octobre dernier, à laquelle ont été conviés par la Direction, un médecin du travail et l'urgentiste Patrick Pelloux, sans qu'elle en ait même avisé notre organisation syndicale, mise devant le fait accompli.*

*Devant le mépris affiché par la Direction qui, d'un côté se permet d'inviter des experts qu'elle déclare "neutres" et de l'autre, n'accepte de négocier que sur la place de la virgule dans les textes réglementaires à modifier. La délégation CGT-RATP a mis fin à l'audience.*

*Vous l'avez bien compris, Monsieur le Président, la CGT-RATP n'acceptera pas de se voir expliquer la manière dont va être mise en place cette nouvelle procédure et s'opposera à sa mise en œuvre par tous les moyens dont elle dispose.*

*Merci de votre attention.*

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur CLEMENT ?

**M. CLEMENT.-** J'ai une question pragmatique : est-il prévu qu'un ordre type d'un n+1 puisse être donné à un opérateur qui est pied d'œuvre ? La personne à pied d'œuvre reste-t-elle seule juge pour faire, ou un ordre type peut-il être donné ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur JONATA ?

**M. JONATA.-** J'ai plusieurs questions. La première porte sur la définition du périmètre ? La deuxième concerne l'inscription au DU. Est-ce fait ? Quand cela sera-t-il fait ? Avez-vous l'intention de réaliser une évaluation des risques pour les conducteurs ou les B1 ? Quand commence le plan de formation ? Quelles populations et quel effectif concerne-t-il ? Pouvez-vous définir ce qu'est un malaise ? J'aimerais savoir ce que la loi et la RATP appellent malaise. Si l'agent refuse d'intervenir, qu'encourt-il ? Quelle est sa protection ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Dans son rapport, M. DOMINE rappelait qu'il y a aujourd'hui un principe de non-évacuation. La question est de savoir si on doit basculer d'un principe de non-évacuation à on évacue à tout prix, ou si un entre-deux peut exister, d'où la notion de discernement et d'adaptation à la situation. D'après les derniers échanges, cela me semble discutable. Le principe de non-évacuation pose problème aujourd'hui, comment peut-on le contourner ?

**Mme BOEDEC.-** Bonjour. Il me paraît important de dire que l'objectif premier de ce dossier est une meilleure prise en charge des personnes qui font des malaises. J'ai entendu des propos qui n'allaient pas dans ce sens. Cet argument n'a peut-être pas été suffisamment poussé dans nos premiers échanges avec les organisations syndicales. Il me semble important d'insister sur ce point.

Certes, nous avons aussi insisté dans le dossier sur les conséquences des malaises en termes d'exploitation, en disant que c'était la première cause de manque de régularité au RER, ce qui n'est pas le cas au métro. Pour autant, ce n'est pas le sujet. Le sujet est de savoir comment se donner les chances de mieux intervenir auprès des personnes prises de malaise. Pour rapporter les propos du Dr JOUANNIQUE qui était présente lors des bilatérales, il s'agit aussi de déterminer comment améliorer la prise en charge de certains clients, sachant qu'il y a parfois un enjeu dramatique de survie. Il me paraît indispensable de répéter ce qu'est l'objectif n 1.

Sur le sujet du discernement, nous sommes dans un univers où le cadrage réglementaire est très fort. Les métiers qui concourent à l'exploitation ferroviaire s'appuient nécessairement sur un corpus de réglementations important. Des textes parlent d'ores et déjà des malaises voyageurs et de la manière dont ils sont aujourd'hui gérés. À partir du moment où on fait évoluer notre doctrine et notre vision globale du sujet, les textes qui parlent de malaise doivent évoluer. Il y a donc une partie du dossier qui porte sur l'évolution réglementaire. Toutefois, on ne parle pas du démarrage d'un train mais d'êtres humains, d'un agent RATP qui constate à pied d'œuvre ce qui arrive à un voyageur.

Je veux bien que l'on parle de l'application stricte d'une ISF, mais en aucun cas les ISF ne sont contradictoires avec ce qui est demandé à un agent qui arrive à pied d'œuvre face à une situation humaine, à savoir prendre la mesure de ce qui se passe et faire un premier travail d'analyse. Nos agents qui sont en contact avec le public sont amenés à le faire quotidiennement. Il ne se passe pas une journée sans que l'on soit amené à analyser ce qui se passe face à une situation et à prendre les bonnes décisions à mettre en œuvre dans une telle situation.

Cela veut dire qu'il n'y aura pas 100 % de situations dans lesquelles on procédera à une évacuation quand un voyageur est inconscient, et ce n'est pas le sujet. C'est plutôt le contraire. Aujourd'hui, on est dans le cas contraire puisque 100 % des voyageurs inconscients restent à bord des trains dans lesquels ils ont fait un malaise. C'est la situation d'aujourd'hui.

Si demain une partie de ces situations est traitée, ce sera une amélioration collective majeure pour les individus à qui cela arrive, pour les agents qui se sentent parfois un peu impuissants, pour l'exploitation dans son ensemble.

On n'est pas en train de dire que la nouvelle doctrine pourra s'appliquer dans 100 % des situations parce qu'à certains moments, on aura peut-être un doute, on se demandera si la personne n'a pas été victime d'une rixe, ou n'a pas fait l'objet d'une chute. Je prends cet exemple qui a été souvent cité, je pense au matériel RER à deux étages. On nous dit qu'il ne faut surtout pas bouger quelqu'un qui a fait une chute de hauteur, et cela reste une vérité générale.

L'objectif n'est pas d'évacuer dans 100 % des cas une personne qui aura fait un malaise et qui sera inconsciente à bord d'un train, mais de le faire chaque fois que c'est possible. C'est déjà un net progrès par rapport à la situation actuelle.

**M. LE PRÉSIDENT.**- On va répondre à la question de M. CLEMENT sur l'agent à pied d'œuvre et à celles de M. JONATA.

**Mme BOEDEC.**- Un agent peut-il recevoir un ordre type de son n+1 ? Je ne sais pas ce qu'est un ordre type. Sur le fait de recevoir un ordre, le principe du commandement et de la ligne managériale fait que l'on peut être amené à poser un certain nombre de demandes à ses collaborateurs, cela me paraît clair. Je l'ai dit, à pied d'œuvre, l'agent est seul. Il prend en compte tous les éléments qu'il a sous les yeux et qui peuvent l'amener à agir ou pas.

**M. CLEMENT.**- Concrètement, un n+1 peut-il demander à un opérateur d'évacuer une personne ?

**Mme BOEDEC.**- Je pense que cela ne se passe pas de cette façon. Je vais préciser la façon dont cela va se passer. Le manager va demander des explications sur ce qu'il s'est passé, sur ce qui se passe à pied d'œuvre et sur la réaction de l'agent. L'agent répondra qu'il a un doute sur ce qui a pu arriver à la personne ou que la personne qui saigne abondamment a plutôt participé à une rixe selon lui -pour prendre des exemples concrets que j'ai commencé à évoquer-, ou qu'il ne peut pas matériellement la déplacer parce qu'il est seul et que la personne est corpulente. Je pense qu'il va lui être demandé ce qui arrive concrètement pour que le manager comprenne pourquoi la situation ne se débloque pas.

**M. CLEMENT.**- D'accord, mais est-il possible que le n+1 donne l'ordre ?

**Mme BOEDEC.**- Un n+1 peut donner un ordre. Si vous avez des arguments pour expliquer que la situation n'est pas à notre main, il n'y a pas de sujet. On travaille en équipe.

Le périmètre est celui des trois directions opérationnelles de la BU RSF (SEM, MTS, RER) et SUR. Le Tramway nous rejoindra plus tard dans la nouvelle démarche.

**M. JONATA.**- Un agent B1 pourra intervenir dans un périmètre qui n'est pas le sien, comme dans un train ?

**Mme BOEDEC.**- Un animateur agent mobile ou un agent des gares ? Oui, comme aujourd'hui.

**M. JONATA.**- On n'est pas censé le faire.

**Mme BOEDEC.**- On n'a pas listé toutes les situations où vous intervenez dans des trains.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Donc oui.

**M. CHALLIER.-** On a procédé à une évaluation des risques transversale avec les responsables prévention des structures qui sont impactées par cette nouvelle procédure. On a réfléchi ensemble aux risques qui pourraient être impactés par la mise en œuvre de cette nouvelle procédure. On a listé six risques pouvant potentiellement être impactés : un risque de chute de plain-pied en évacuant un voyageur victime de malaise, un risque potentiel de chute de hauteur si un voyageur fait un malaise au 1<sup>er</sup> étage sur la ligne A par exemple, un risque agression, un risque psychosocial, un risque biologique par rapport à l'état de la personne, lié à la présence de sang, de crachats ou autres, un risque de manutention s'il faut évacuer un voyageur inconscient car cela peut représenter un certain poids.

Ces points ont été identifiés ainsi que les différents critères de matérialité de ces dangers. On a aussi listé les mesures de prévention existantes pour essayer de maîtriser ces risques, tout en sachant que notre principale mesure est la formation sur laquelle nous sommes en train de travailler, et dont M. NURIS est le pilote. Cela doit nous permettre de mieux maîtriser ces risques.

On a imaginé une cotation commune pour être homogène au sein des quatre structures concernées par cette procédure. L'exposition a été cotée de manière faible car chaque agent ne sera pas exposé quotidiennement à la sortie d'un voyageur qui serait victime d'un malaise. La fréquence est plutôt faible.

Quant à la gravité s'il se produisait un accident, ou à notre niveau de maîtrise, il faudra du temps car la procédure n'est pas en vigueur aujourd'hui. On ne peut pas évaluer un niveau de gravité ni si la maîtrise, notamment au travers des dispositifs de formation- sera suffisante et efficace. C'est le travail que l'on a fait avec les quatre BU concernées.

**M. NURIS.-** Je n'ai pas de date précise à vous communiquer sur le début des formations. On est en train d'établir un module d'information à l'intention de tous les agents qui peuvent être dans le train, par opportunité ou pour raisons de service, un module à destination des agents des gares et stations et un autre pour les conducteurs. Le contenu de ces modules sera équivalent. Le déroulé pédagogique sera le même, 80 % des messages seront identiques. Des éléments seront apportés en plus à certaines personnes, aux agents des gares qui ont des responsabilités différentes.

S'agissant du début des formations, on travaille actuellement sur l'ingénierie de formation, on construit le déroulé pédagogique. Il va ensuite falloir produire les modules digitaux et former les managers qui dispenseront les formations au public des agents des gares et des conducteurs. À ce moment pourra démarrer la formation. L'objectif est de pouvoir déployer et mettre en œuvre la procédure trois ou quatre mois après le démarrage des formations.

**M. LE PRÉSIDENT.-** La procédure ne sera pas mise en œuvre avant que les personnes soient formées.

**M. NURIS.-** Tout à fait.

**M. JONATA.-** On exclut tous les agents qui sont sur le réseau comme les agents de maintenance ?

**M. NURIS.-** Non. Ces agents peuvent, par opportunité, être présents au moment du malaise en tant que voyageurs. Tous les agents auront un module d'information, et pas de formation car ils ne seront pas dans l'exercice du métier, ils seront voyageurs. Toutefois, en tant qu'agent RATP, on se mettra à disposition pour aider le collègue de l'exploitation qui va gérer la situation. Ce module d'information va dispenser des messages sur l'évacuation, sur les raisons de cette évacuation ou de non-évacuation, sur la couverture juridique, sur la façon de la faire.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur BAZIN ?

J'ai l'impression que le débat se focalise sur une situation particulière qui est l'inconscience et la manipulation d'une personne inconsciente. Il peut y avoir d'autres cas, mais j'ai l'impression que les échanges portent beaucoup là-dessus. Je voulais, à titre personnel, partager une expérience avec vous. J'ai repassé le diplôme de secouriste il y a deux ans. Il est faux de dire que l'on ne doit pas manipuler une personne inconsciente. On peut la manipuler pour la mettre en PLS et on doit la déplacer quand le maintien de la personne inconsciente dans la situation où on l'a trouvée présente plus de risques que si vous la protégez, si vous alertez et la secourez. Cela n'a pas changé.

Le principe qui consisterait à ce que dans tous les cas on ne puisse pas déplacer une personne n'est pas tout à fait exact. C'est laissé à l'appréciation et au discernement de la personne qui est en mesure d'intervenir parce qu'elle se sent en capacité de le faire. Là encore, ce n'est pas parce que vous avez un brevet de secouriste que vous avez une obligation d'intervenir.

Comme vous l'avez souligné Monsieur DOMINÉ, on pourrait s'intéresser à la manière dont cela se passe sur d'autres réseaux. Le principe de non-manipulation n'y est pas aussi intangible que ce qu'il est ici jusqu'à présent.

Monsieur BAZIN ?

**M. BAZIN.-** Je vous félicite d'avoir pu passer votre brevet de secouriste, c'est une bonne chose. Les agents qui sont en situation, eux, doivent appeler les équipes EPI qui ne sont pas reformées, qui n'ont pas de recyclage. Il n'est rien prévu. Là où il y a des besoins, rien n'est fait...

**M. LE PRÉSIDENT.-** Je l'ai passé sur mon temps de loisirs, pour des raisons personnelles et en lien avec ma pratique sportive.

**M. BAZIN.-** C'est bien, mais dans le cadre du travail, des formations existent mais ne sont pas mises à disposition du personnel alors que le personnel pourrait aussi avoir des malaises dans les attachements. Le sujet n'était pas celui-là.

Un petit rappel, je n'ai pas entendu la réponse à la définition du mot malaise.

J'aimerais aussi avoir la définition de "on". J'ai cru comprendre que c'était un pronom menteur et indéfini. Cela veut tout dire et en même temps rien du tout.

Je rappelle que la situation est cocasse. Quand il y a eu des alertes pour colis suspects pendant la période Covid, en station l'évacuation était demandée par des personnels plus qu'autorisés puisque c'est l'autorité régalienne qui fait appliquer les lois. L'entreprise a trouvé le moyen d'aller jusqu'à tenter de sanctionner l'agent qui a obéi aux ordres reçus et qui a évacué en laissant malencontreusement le guichet ouvert. On peut donc lui reprocher un certain nombre de choses. Vous parliez de discernement, à quel moment en avez-vous fait preuve ?

Quand l'ordre d'évacuer est donné, de quel discernement parle-t-on ? Il est à géométrie variable en fonction de qui va décider, qui va faire, comment. Par ailleurs, on sait comment cela fonctionne. Lorsque dans mon métier, j'applique le discernement lié à ma fonction à quelque chose que j'ai appris, on me le reproche et on m'interdit de l'exprimer ouvertement devant ma hiérarchie en me disant : c'est moi qui décide. Quand cela met en danger mes collègues, il n'y a plus personne pour dire : on avait été prévenu.

Il y a des situations à risques volontairement générées par les choix faits par la direction. À quel moment vous appliquez-vous la manière que vous avez de retourner les situations pour dire : on a abusé, il faut arrêter ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur SARRASSAT ?

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Je vous ai entendu, les agents sont très performants, intelligents, tout fonctionne bien à la RATP. Je suis d'ailleurs assez d'accord avec cela, les agents sont intelligents et savent à peu près ce qu'ils font, que ce soient les B1, les conducteurs, les agents de maîtrise. Globalement, ils sont formés. Pour arriver jusqu'à nous, la note a mis plus d'un an. Sans 2024, elle n'aurait pas vu le jour. Pendant 70 ans, la RATP a fonctionné, il y a eu des voyageurs malades dans les trains et les RER. On a géré les voyageurs malades pendant toutes ces années de manière cohérente, sans se poser une question majeure : qui est responsable juridiquement en cas de problème ?

Pour un conducteur -catégorie que je connais la mieux-, la responsabilité juridique est énorme. Quand il y a un suicide, un incident, il se retrouve souvent seul au commissariat, parfois accompagné. Heureusement, on est là pour le soutenir, parfois l'entreprise est aussi là. Il peut passer une nuit en garde à vue, on lui fait une prise de sang, ce qui est assez traumatisant pour le conducteur. C'est normal, c'est la procédure, c'est la réglementation, c'est son métier.

Quand le PCC donne un ordre à un conducteur, celui-ci l'exécute sauf avis physique défavorable. Là, on va déplacer une personne inconsciente. Je ne parle pas du malaise d'un voyageur qui a perdu connaissance pendant quelque temps. Dans ce cas, on peut aller jusqu'au quai, la plupart des conducteurs le font d'eux-mêmes. Je parle d'une personne inconsciente, alors qu'on ne sait pas ce qu'il s'est passé, si c'est un malaise cardiaque, vagal, puisqu'on n'est pas formé. Manque de chance, on déplace le voyageur alors que ce n'était pas un malaise mais une fracture des vertèbres qui laisse le voyageur paralysé à vie. J'aimerais savoir qui est responsable dans un tel cas. Qui sera devant les tribunaux face à la personne qui expliquera que si on ne l'avait pas déplacée, elle ne serait pas dans un fauteuil roulant ? C'est essentiel pour la vie des agents.

Je rassure M. JONATA, les agents B1 sont toujours intervenus dans les trains, y compris pour vérifier que le conducteur était en forme, etc. Ce n'est pas la nouveauté du siècle que les agents B1 aillent dans les trains. En revanche, la nouveauté tient au fait qu'ils auront la responsabilité de déplacer un voyageur. Historiquement, à la RATP, tant que les voyageurs étaient inconscients, on ne les déplaçait pas parce qu'on n'était pas formé. J'entends qu'il y a un problème d'information de l'instance. L'information qui sera dispensée aux agents ne leur permettra pas de savoir s'il est possible ou pas de déplacer une personne.

M. BAZIN parle de "on". J'aimerais savoir qui est responsable de quoi. Je ne vois pas trop la responsabilité pour l'instant. La note comporte quelques fautes de français, cela peut arriver, mais on y parle de "il", de "ce principe jugé comme adapté". Qui juge ? Le jour où l'incident arrivera, il y aura un juge qui se basera sur toute la réglementation en vigueur et qui statuera pour savoir si on a bien fait de bouger le voyageur ou pas. Ce sont des questions importantes qui nécessitent une réponse que nous n'avons pas aujourd'hui.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur SARDANO ?

**M. SARDANO.-** Dans votre discours, j'ai entendu qu'il n'y aurait pas 100 % des cas, qu'il y a des ordres mais qu'on pourra ne pas y obéir si c'est justifié. Qui va dire si la justification est valable ou pas ? Si on ne s'appuie pas sur des textes, c'est la porte ouverte à toutes les dérives. On a tous eu des injonctions d'un responsable à un moment de notre carrière. Parfois, une personne outrepassa ses prérogatives et vous demande de faire quelque chose que vous n'avez pas à faire. Dans le doute, certains agents obéissent. La plupart du temps, par chance, il ne se passe rien de grave. J'ai fait des alarmes sociales. J'ai rappelé aux directions locales que le non-respect de certains postes pouvait entraîner un accident grave. Dans ce cas, on saura rappeler au juge le refus de s'engager officiellement et le fait de laisser un flou artistique. S'il devait y avoir un incident, on saura rappeler au juge que l'on avait alerté et que la faute inexcusable de l'employeur est totalement avérée en l'occurrence.

Je vous lis la phrase de la note générale rappelée par le secrétaire, au-delà de l'article manquant : "*L'évacuation d'un voyageur pris de malaise sur le quai, même lorsqu'il est inconscient ne contrevient pas à la préservation de sa santé et de sa sécurité*". J'ai l'impression que l'on ne parle que

des voyageurs qui sont sur le quai. Non, c'est l'évacuation d'un voyageur vers le quai ou en dehors du matériel roulant. C'est tout bête mais... Un an pour faire une note générale que personne ne relie...

Si je prends l'IG 498, page 16, il n'y a pas de jugement, il y a un ordre : "*Le premier agent d'exploitation informé d'un incident doit immédiatement se rendre sur les lieux. Il en informe le CL/PCS/... ou le poste de surveillance... Dès son arrivée, il en avise le CL/... ou le poste de surveillance qu'il prend la fonction de responsable d'intervention, puis prend immédiatement toutes les mesures de sécurité pour éviter le renouvellement de l'incident ou en limiter les conséquences. En cas de malaise dans le matériel roulant, conscient ou inconscient, il doit évacuer la personne en l'éloignant de la bordure du quai et en sollicitant si besoin l'aide des voyageurs.*" C'est écrit noir sur blanc.

Conscient ou inconscient, le premier agent d'exploitation qui arrive doit évacuer la personne. On n'est pas dans l'interprétation. C'est indiqué. Vous l'avez rappelé, Monsieur le président, une personne inconsciente qui respire doit être mise en PLS.

**M. KERLEU.**- Cela a changé. J'ai fait la formation ces derniers jours, dans le doute on touche plus une victime.

**M. SARDANO.**- Depuis ces derniers jours, parce que c'était le cas la semaine dernière. Malaise cardiaque, on intervient immédiatement, les choses sont claires. *A priori*, on n'évacue pas les personnes inconscientes parce qu'il y a un risque de sur-incident. Il vaut mieux parfois bouger les personnes, quitte à créer une blessure résiduelle, l'important étant de préserver la vie, mais cela nécessite une formation. La France a l'un des plus faibles taux de formation de la population en Europe. Il y avait des entreprises qui formaient ce qui permettait de remonter le niveau. Elles le font de moins en moins parce que cela coûte de plus en plus cher. On peut regretter que les agents au contact de la clientèle, qui peuvent intervenir sur des chutes, sur des malaises conscients ou inconscients... Dans le dictionnaire, un malaise est une gêne désagréable avec un sentiment de ne pas aller bien physiquement. Dans ce cas, je pense que l'on est conscient.

Toutes ces définitions nécessitent d'être explicitées, cela se fait dans des vraies formations. Des managers vont recevoir la formation et la décliner. On connaît tous le principe de la déformation du message qui est démultiplié. Les instructeurs de premiers secours ont des recyclages régulièrement pour vérifier que le message n'est pas déformé par un oubli.

Je vous invite à former votre personnel de conduite et de station, et les autres. On parle de la responsabilité, vous dites que c'est la personne morale, l'entreprise et qu'à moins d'avoir commis une faute lourde, le sauveteur sera protégé. Je suis de RDS et je prends le RER. Si je suis en situation, je dois intervenir ? Pourtant, je suis en dehors de mon temps de travail. Je ne suis pas sur mon déplacement professionnel, je ne suis donc pas couvert...

**M. LE PRÉSIDENT.**- Comme un voyageur.

**M. SARDANO.**- Oui, mais je ne suis pas couvert, j'interviens pour l'entreprise... Vous nous faites porter une lourde responsabilité. Vous dites que ce sont les hôpitaux, les sapeurs-pompiers, mais ce sont des professionnels. Je peux comprendre ce qu'ils disent, leurs justifications sont recevables avec leur vision, leurs prismes. Nous qui travaillons dans l'entreprise, on connaît le niveau de formation des personnes, la complexité d'intervention au milieu du public quand on arrive habillé en civil ou en tenue de mainteneur.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Merci. Monsieur CLEMENT ?

**M. CLEMENT.**- Beaucoup de choses ont été dites par M. SARDANO et M. BAZIN, avec des éléments concrets, une situation qui pourrait avoir lieu. J'ai entendu citer le côté humain, je ne le perçois pas. Auparavant, la procédure était telle, les agents allaient à pied d'œuvre, ils rendaient

compte aux SSIAP dans les gares TER, les SSIAP se déplaçaient et intervenaient ou faisaient appel au médical, aux pompiers, etc. Pour moi, il y avait de vrais garde-fous, des paliers qui étaient plus humains que l'intervention d'un agent qui aura une formation édulcorée par rapport à un service professionnel. Je ne vois pas le côté humain, ni le bienfait de sortir quelqu'un d'un wagon pour le mettre sur le quai. Quelle différence cela fait-il pour le bienfait de la personne ? Pour être franc, je n'y vois pour l'instant qu'un sujet d'exploitation.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur BOURGEOIS ?

**M. BOURGEOIS.-** Vous parliez des formations. On parle des agents qui vont peut-être être formés dans telles conditions. Dans le nouveau module d'information, on va demander aux voyageurs de le faire. On va peut-être être formé ou informé, mais les voyageurs partent de zéro. Ils prendront la personne et la mettront dehors. Vous allez donner presque l'autorisation aux personnes qui voyagent dans les trains de prendre une personne pour la mettre dehors, sans qu'elles aient toutes ces informations ou ces formations, elles n'ont aucune technique. À la limite, c'est dangereux.

Va-t-on aussi proposer ces formations, ces informations ou ces modules aux voyageurs ? Pourront-ils aussi avoir un peu d'informations ? Si vous proposez à des personnes lambda d'être secouristes, de prendre quelqu'un par la main pour le mettre dehors, il faudra un peu les former sinon il y aura des drames. Actuellement, il n'y en avait pas, le train ne bougeait pas. Demain, elles vont les prendre par la main pour les mettre dehors. Cela me pose un gros problème.

Ensuite, on ne saura plus qui aura mis la personne dehors. Vous avez dit : on verra comment cela se passe. Or, on ne le verra pas. Le conducteur demandera simplement à quelqu'un de sortir une personne et on ne saura plus qui a touché la personne en question.

Par ailleurs, à la lecture du document, j'ai découvert qu'il y avait presque un tiers de malaises en plus. Cela semble énorme, c'est à partir de là qu'il faut travailler. Diminuons les malaises, pourquoi y en a-t-il autant ? Si leur nombre diminue, il y aura peut-être moins de problèmes de trafic.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur GAUTHERON ?

**M. GAUTHERON.-** Quelques éléments en lien avec les propos liminaires de Mme BOEDEC. Vous dites qu'on n'a pas su faire passer le message que c'était pour la santé des voyageurs. C'est peut-être parce qu'il y avait deux messages opposés de la part de la Direction de l'entreprise. Quand vous nous avez reçus en bilatérale avec M. CHEVILLARD, vous n'avez pas mis en avant la santé des voyageurs, mais la continuité de service. Vous étiez tellement préoccupée par l'idée de titiller M. CHEVILLARD sur la question que vous avez mis en avant la continuité de service.

Lors de la séance suivante, M. AGULHON, dans ses informations, a mis en avant la santé des voyageurs comme premier argument, si bien que j'ai deux informations contradictoires de la Direction de l'entreprise. Comprenez que cela peut poser question.

**M. LE PRÉSIDENT.-** C'est complémentaire, pas contradictoire.

**M. GAUTHERON.-** Non, c'est complémentaire quand les deux arguments sont dits, les deux ne l'ont pas été.

Je ne comprends pas tout. On nous dit que la procédure est revue parce qu'il y a une nouvelle doctrine de la part des secours. J'ai un courrier du 14 juin 2023 de l'AP-HP et de la Préfecture de police qui ne dit pas qu'il y a une nouvelle procédure à la RATP mais répond à une question de la RATP. Pour moi, l'évolution n'est pas due à un changement de doctrine des secours. Les secours sont sollicités par la RATP qui prend connaissance qu'il y a une évolution de doctrine qui va dans le sens de la nouvelle procédure qu'elle souhaitait mettre en place. J'aimerais avoir un éclaircissement sur le sujet. C'est peut-être un élément partiel qui date, mais le document est à votre disposition si vous avez

un doute. Il commence par : "Vous nous avez sensibilisés sur la procédure de traitement d'un malaise à bord d'une rame avec intervention des secours...". Cela montre que c'est la RATP qui a sollicité les secours.

Par ailleurs, y aura-t-il un traitement particulier pour les stations aériennes ? Vous sortez un voyageur malade et le laissez sur le quai sous la canicule, en situation hivernale ? Y aura-t-il une dissociation entre le souterrain et les stations et gares aériennes ?

On fait appel au discernement, je n'ai pas de souci avec cela. Là où cela me pose un problème, c'est qu'à chaque fois que l'on évoque le discernement, le salarié doit se justifier. Dans la mesure où c'est un professionnel, c'est à lui qu'incombe la responsabilité de bouger ou pas un voyageur. Il n'a pas à se justifier, sauf en cas d'enquête *a posteriori*. Je peux comprendre que l'on demande des explications à l'agent si la RATP est poursuivie. Si on demande des justifications à un salarié, cela va alourdir la procédure et on n'y gagnera qu'un blocage de la machine.

Comment gère-t-on un voyageur qui refuse de sortir ? Vous avez dit, Monsieur le président, qu'il ne fallait pas que se focaliser... La nouvelle procédure arrive, on signale au conducteur un voyageur malade mais le voyageur refuse de sortir. Que fera le conducteur ? De l'administratif en disant qu'il a sollicité, qu'il a demandé, que le voyageur a refusé, et c'est tout ? S'il a un malaise entre deux stations, tant pis. Il y a le risque d'alourdir les procédures.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur KERLEU ?

**M. KERLEU.-** Dans la déclaration, on vous demande un chiffrage. Parmi les 700 interruptions de service, combien d'interventions sont liées à des malaises ? Existe-t-il une estimation ?

**M. LE PRÉSIDENT.-** Pouvez-vous préciser ? Sur les 700 malaises voyageurs comptabilisés, dans combien de cas aurait-on pu procéder à l'évacuation ?

**M. KERLEU.-** Oui.

C'est la deuxième fois que je m'exprime sur le sujet dans cette instance, et cela rejoint l'intervention de M. CLEMENT. Je vous rappelle qu'un directeur de ligne sur le RER, qui était au PCC, a donné l'ordre à un agent de conduite de faire circuler son train malgré un colis suspect. Cela a été enregistré par le PCC. Ce qui m'embête, c'est que des ordres seront donnés. Je n'ai pas envie que des agents ne répondent pas à la demande et soient sanctionnés par la suite. Refuser, ce n'est jamais facile, or les agents vont être convoqués et devront se justifier. On vit cela tous les jours.

J'étais en formation SST, beaucoup de choses ont changé à la suite des attentats et au Covid. La PLS n'est plus une obligation parce qu'il faut dorénavant s'assurer qu'il n'y a pas eu de chute de la victime avant. Les formations SST avec la recommandation de l'IRNS ne correspondent pas à la logique de ce que vous mettez en place dans l'entreprise. Quand il y a des doutes, on doit s'abstenir. Ce qui m'embête le plus, c'est que tout ce qui compte quand un voyageur est malade, c'est son évacuation sur le quai, alors qu'il pourrait avoir des séquelles à vie.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Sur l'objet humain de la note 498, il n'y a pas de débat. On lit dans les deux premières lignes de l'objectif prioritaire : "*La reprise de l'exploitation dans les meilleurs délais et en toute sécurité doit être l'objectif prioritaire.*" C'est l'objectif prioritaire, on ne parle pas d'humain. L'objectif prioritaire est d'exploiter au plus vite. Je rappelle que dans cette entreprise...

**M. LE PRÉSIDENT.-** Vous savez très bien que c'est pour des raisons médicales que les urgentistes disent qu'il faut reprendre l'exploitation. On le précisera.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Avant, on ne parlait pas de la régularité en priorité, mais de la sécurité. Là, on a l'impression que l'on parle que de régularité. J'entends le sur-incident.

**M. LE PRÉSIDENT.-** L'entassement dans les stations et les rames, c'est ce dont on parle.

**M. LE SECRÉTAIRE.-** La problématique est que sur le RER A, les voyageurs sont déjà entassés avant de démarrer, et cela sans incident.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Le débat est intéressant, parce qu'il y a de nombreuses questions et des besoins d'éclaircissements, de précisions et peut-être d'amendements. C'est un sujet éminemment délicat, passionnel. J'ai noté plusieurs questions, celle de la clarification entre "peut" et "doit", la justification ou pas dans l'instant et *a posteriori*. Il faudra peut-être éclaircir cela quand on vous demandera votre avis définitif. Il y a la question de la formation pour laquelle nous devons être prêts à en exposer le déroulé, le contenu, la durée, les modalités précises. Il faut que l'on fasse un point sur la cohérence entre ces formations et celles du SST. Se pose aussi la question de la responsabilité. De nombreux sujets intéressants ont été ainsi évoqués. Il n'est pas question de se réfugier derrière cela.

Certes, tous les médecins ne sont pas toujours d'accord entre eux, et ce n'est pas parce qu'ils sont experts qu'ils ont raison, mais il est intéressant de s'interroger sur le fait qu'aujourd'hui, peut-être à raison de la fréquentation encore plus importante dans les transports, que vous évoquez Monsieur BOURGEOIS, il semble que l'évacuation des personnes victimes de malaise soit un sujet de santé pour elles-mêmes et pour éviter que d'autres qui sont dans des rames pleines en soient victimes à leur tour. C'est dans ce sens qu'il n'y a pas d'opposition de principe entre le fait de vouloir faire reprendre le trafic pour le fluidifier et le fait d'être attentif à la santé des personnes.

**Mme BOEDÉC.-** Je vais revenir sur le sujet de l'historique de ce dossier, qui a été largement évoqué dans certaines audiences bilatérales. Il est bien de le redire devant tout le monde aujourd'hui, à l'origine, il y a deux ans environ, il y a une sollicitation du Samu qui a interpellé la RATP à travers le canal de la médecine du travail -le Dr JOUANNIQUE n'est pas là aujourd'hui, elle en témoignerait mieux que moi- et par le biais de la mission prévention centrale. Le Dr JOUANNIQUE l'a répété à plusieurs reprises. Quand Mme PONZEVERA est arrivée, elle a été sollicitée à sa prise de fonction par le Samu qui voulait nous parler de notre doctrine de gestion des malaises depuis un moment. Il y a eu des rencontres informelles pour avancer sur le sujet. On a ensuite demandé à nos interlocuteurs de clarifier leur position, la RATP avait besoin d'un courrier des autorités référentes en la matière. Tous les signataires du courrier qui est co-signé par l'AP-HP, le Samu et le préfet de police, couvre tout le champ. Le Samu est donneur d'ordre de la BSPP qui intervient dans nos espaces quand il y a des malaises. C'est d'ailleurs plutôt la BSPP qui intervient sous l'égide d'un médecin régulateur du Samu. Le Préfet de police a aussi autorité sur toute la partie référentielle de secourisme. Voilà pourquoi on trouve ces trois signataires, on peut considérer que ce sont les décideurs sur ces sujets.

Cela permet d'évoluer sur le sujet de la doctrine médicale. Elle ne fait qu'évoluer, je ne suis pas très à l'aise pour rapporter des propos que j'ai entendus. Je ne suis que DRH et pas médecin. Le médecin du travail coordonnateur est intervenu sur ce sujet lors des audiences précédentes. La doctrine médicale évolue tout le temps. D'autres exemples ont été donnés, ils sont intéressants. Je n'irai pas plus avant parce que vous trouverez rapidement mon incompetence sur ces sujets. On nous a expliqué qu'en matière de massage cardiaque, il existait des prescriptions précises dans un historique pas très ancien où le massage c'était l'insufflation plus le massage lui-même, alors qu'aujourd'hui les médecins ont changé de doctrine, il n'y a plus l'insufflation. Les doctrines évoluent tout le temps.

Pour autant, les référentiels de secourisme n'ont pas vocation à évoluer dans leur ensemble parce qu'ils s'appliquent à tous les champs. Ce sont à nouveau des propos que je rapporte. Les référentiels de secourisme peuvent s'appliquer dans des champs de polyaccidenté de la route, alors que l'on traite ici la question des malaises à bord des rames. On ne traite pas de tous les sujets qui peuvent amener à l'intervention des secouristes. En tout cas, le Préfet de police a bien autorité sur les sujets de secourisme. Il a engagé sa signature sur ce sujet et nous invite à changer de doctrine. Il est intéressant de le prendre en compte.

Vous évoquez le sujet de la réglementation. Vous avez aujourd'hui des projets d'évolutions de la réglementation. Entre les premières versions que vous aviez eues entre les mains et celles d'aujourd'hui, ces projets ont déjà un peu changé. On est toujours en format projet. Toutes les remarques qui nous semblent justifier une nouvelle rédaction et/ou la correction de fautes, peuvent faire partie d'évolutions. Vous n'avez que des versions projet qui ne sont peut-être pas encore au clair en termes de rédaction.

Cela reboucle avec une autre question : le dossier a effectivement évolué, j'en suis l'incarnation, entre la première fois que l'on vous en a parlé, la première version du dossier qui vous a été présentée et celle-ci. Je suis très contente qu'on l'ait enrichi. On a fait un gros travail collectif qui embarque les organisations syndicales parce que de nombreux ajouts ont été faits à votre demande. On a été d'accord pour dire que sur certains sujets, le premier dossier n'était pas assez détaillé, pas suffisamment bien présenté, pas assez exhaustif.

Je me souviens des questions qui nous ont été posées en bilatérale. Est-ce que cela sert à quelque chose d'être en bilatérale ? Oui, parce qu'entre la V1 du dossier qui vous a été présentée, qui aurait dû l'être à une multi qui s'est transformée en tournée de bilatérales, et la version actuelle, il y a un très grand chemin parcouru par toutes les équipes et tant mieux. Ce dossier est aujourd'hui plus complet, il est mieux présenté qu'il ne l'était. C'est vrai, Monsieur GAUTHERON, il a évolué, et tant mieux.

Sur les questions de responsabilité juridique, je pense que les explications ont été données dans le dossier. À partir du moment où on exécute son contrat de travail et où on respecte les prescriptions de l'employeur qui sont claires puisqu'il y a des textes réglementaires sur lesquels s'appuyer, l'agent ne fait qu'exécuter son contrat de travail. Cela étant, on ne pourra jamais empêcher une famille qui se sent lésée de porter plainte, car le citoyen a le droit de déposer plainte, comme nous avons tous ce droit fondamental. Si tel était le cas, l'agent qui a exécuté son contrat de travail et respecté les prescriptions de l'employeur ne peut pas être incriminé. La RATP pourra éventuellement l'être. Si elle-même s'appuie sur les bonnes autorités de tutelle et les bons référents, je pense qu'on aura bouclé la boucle. Pour autant, ce n'est pas l'agent qui peut être incriminé.

**M. LE SECRÉTAIRE.**- Ce point est crucial. Vous pensez ce que vous dites, je pense peut-être la même chose, je n'en sais rien. Tout le monde l'a dit, le jour où cela se produira, il y aura un juge qui condamnera la RATP ou les personnes qui ont donné l'ordre à la RATP d'agir ainsi, ou la personne qui a pris l'initiative de bouger une personne qui avait potentiellement une blessure grave.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Sauf si c'est en application d'une instruction de l'entreprise.

**M. LE SECRÉTAIRE.**- Il va falloir le démontrer pour que la parole de l'agent ne soit pas mise en doute, que les témoignages soient concordants. Il faudra que tous les témoins de la rame disent la même chose. Ce n'est pas si facile que cela. Si quelqu'un dit qu'il ne faut pas toucher la personne et que l'agent bouge le corps, on ne sait pas ce que dit l'histoire. Il n'y a aucune analyse juridique dans le dossier. Je comprends qu'il y ait des donneurs d'ordre, je pense que c'est mieux comme cela mais il n'y a aucune analyse juridique. Je voudrais savoir si la responsabilité de l'agent est engagée ou pas. Quand on déplace un train, on sait ce que l'on doit faire et que notre responsabilité juridique peut être engagée si le travail n'est pas fait correctement. En l'occurrence, c'est flou, il y a une partie de doutes. Il faudrait avoir une analyse juridique plus approfondie.

En tant qu'agent RATP conducteur, B1, qui pourrait intervenir un jour, j'aimerais savoir comment cela va se passer concrètement pour un agent qui serait confronté à un problème de ce type avec une famille qui porte plainte. Maintenant les personnes portent plainte systématiquement dans notre société. Je ne parle pas des réseaux sociaux et du choc psychologique.

**M. NURIS.**- J'ai noté deux questions sur la situation des gares et stations extérieures et sur le refus du voyageur. Ces deux éléments ont été identifiés dans la formation, ils feront l'objet d'une séquence avec une explication sur ce que l'on fait ou ne fait pas. Dans les stations extérieures, quand il fait chaud ou froid, on ne va peut-être pas sortir la personne et l'allonger sur le quai. C'est identifié, je ne sais pas encore vous dire comment ce sera traité. On y travaille. Cela fait partie des sujets qui sont arrivés sur la table au fur et à mesure de notre avancée d'ingénierie pédagogique.

**M. LE PRÉSIDENT.**- La réponse est intéressante, elle illustre en partie le fait que l'on ne passe pas de "on n'évacue jamais" à "on évacue toujours". C'est sous-jacent dans notre discussion. Il faut peut-être que l'on s'efforce de démontrer que l'on ne va pas passer d'une situation extrême, principielle à une autre situation principielle. La question du discernement dont on peut beaucoup discuter est indispensable. C'est ce qui permettra, dans un certain nombre de cas, de convenir, que ce soit un agent de station, un conducteur, un voyageur, la personne concernée, que l'on ne touche pas la personne et qu'on la laisse dans le train. Il n'est pas question de passer de "je ne sors jamais personne de la rame" à "je la sors systématiquement". Il faut être capable de décrire l'entre-deux. Je comprends tous les enjeux de la description de l'entre-deux.

Monsieur CLEMENT ?

**M. CLEMENT.**- Étant du RER A, je connais le problème. Il m'intéresse de savoir comment la demande du Samu a été formulée. Peut-être que je me trompe, mais ce qui dérange le plus le Samu, c'est d'envoyer la BSPP pour s'occuper de personnes ivres. Or, c'est le cas le plus courant. Cela les embête beaucoup. Dans le cas où quelqu'un est ivre, donc conscient et pas forcément méchant, qu'il est incapable de se déplacer...

**M. LE PRÉSIDENT.**- Pour mon information, cela fait-il partie des situations à classer dans les malaises voyageurs ?

**Mme BOEDEC.**- Non.

**M. CLEMENT.**- Pour nous, c'est un malaise. On est obligé d'appeler les secours pour venir en aide à une personne ivre morte qui est incapable de se déplacer. On ne peut pas la laisser inanimée. Elle peut être consciente mais incapable de se déplacer. Cela arrive souvent, c'est le plus courant que j'ai constaté.

Sur le RER A, il y a 57 % de personnels féminins. Le cas que je cite va être traité comme un malaise. Cela va être une source de problème pour les agents qui seront en porte à faux et qui auront peut-être peur de mal faire.

Pour finir, c'est peut-être hors sujet mais, un homme qui intervient sur une femme ne risque-t-il pas d'être poursuivi pour l'avoir mal manipulée ? Je ne dis pas que cela va arriver, mais il faut se mettre à la place de l'opérateur qui risque de se retrouver dans des situations à risque.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Il semble que les cas d'ivresse ne sont pas visés par la procédure.

**Mme BOEDEC.**- L'interpellation du Samu ne se fait pas dans ces situations, même s'il y a quelques années, au moment de la mise en place de la procédure Trilop (?), c'était une demande de la BSPP pour essayer de mieux sérier les raisons pour lesquelles ils venaient ou pas sur les réseaux. On a eu ces échanges, il y a eu un temps. On n'est pas du tout sur ces sujets.

Toutes les questions de déontologie, d'éthique, d'images, sont très prégnantes dans notre société, on y est confronté tous les jours. L'agent n'est pas seul. Dans la plupart des cas, il y aura un binôme d'intervenants, dont le conducteur qui ne repartira pas tant que la personne n'est pas accompagnée par le collègue des gares ou des stations. C'est la procédure. Il faut insister sur le fait que tout ce déroulé se fait sous l'œil d'un agent RATP. C'est ce qui est intéressant dans notre organisation. Il se trouve que l'on n'est pas sur un réseau automatique comme ceux de Lyon et de Lille qui ont appliqué la même procédure mais sans avoir d'agents de station.

L'organisation fait que l'on a une intervention des agents. Parfois ce sera le SSIAP, c'est un acteur majeur dans les grandes gares de la Ligne A, en première intention c'est le conducteur, puis le relais est pris par le collègue en station ou en gare. L'agent RATP est professionnel. Il est vrai qu'il est quotidiennement confronté à toutes ces questions de société, pas plus pas moins dans cette situation que dans toutes les autres. Nous faisons très attention à ces sujets.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur DELAGE ?

**M. DELAGE.-** Je ne voulais pas intervenir pour ne pas faire de redite. Je suis admiratif de vos réponses et de vos certitudes. Quand je vous écoute, sauf erreur de ma part, le contrat de travail est protecteur, avec les notices que vous allez mettre en place, le conducteur ne risque rien puisque tout sera cadré. Quoi qu'il fasse, il sera protégé. J'ai plein de certitudes quant aux suites qui pourraient arriver après l'évacuation. On ne sait pas comment cela va se passer. Je suis conducteur et suis très maladroit, si je sors une personne et que l'on trébuche ensemble, que la tête du voyageur se fracasse contre la marche ou le quai, que se passe-t-il ?

J'ai appliqué la règle de l'entreprise à la lettre, j'ai demandé aux voyageurs, il n'y avait personne, je me suis présenté au voyageur qui avait un malaise et on chute. Pas de chance parce qu'en 2023, je me fais filmer par la moitié du wagon et je me retrouve sur les réseaux sociaux en quelques minutes. On voit sur la vidéo un conducteur de la RATP attraper un voyageur, tomber, lui fracasser la tête sur le quai. C'est le début de l'histoire.

Qui me dit que lorsque la famille va porter plainte et que je vais me retrouver face à un juge, certainement avec un épisode de garde à vue, il va appliquer la directive que vous évoquez aujourd'hui ? Seul le juge pourra en décider. L'agent RATP est exposé. On ne peut pas assurer à 100 % que tout va bien se passer suite à la manœuvre qu'il devra accomplir pour évacuer le voyageur, et qu'il n'y aura aucune suite. Je vous entends dire qu'il n'y en aura aucune pour les agents mais j'en doute fortement. Je suis même certain que, selon les cas, il pourrait y avoir autre chose.

Imaginez la réaction des voyageurs de la rame si l'évacuation se passe mal et si le conducteur fait tomber la personne. Il sera envoyé en pâture. La situation va très vite s'envenimer. On ne sait pas ce qu'il peut se passer pour le conducteur à ce moment-là. Il y a un vrai danger au moment de la procédure d'évacuation qui pourrait mal tourner. Je ne partage pas vos certitudes. J'ai même beaucoup de craintes pour l'agent RATP quant aux suites qui pourraient être données.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Vous avez raison, et M. BOUGEOIS a évoqué la question de la réaction du collectif, mais cela arrive aujourd'hui. En tant que voyageur, j'ai assisté à l'opposition d'une partie de la rame par rapport à l'autre sur la conduite à tenir. Il faut que l'on se pose une question : en tant qu'opérateur, a-t-on intérêt à rester absent de cette situation comme c'est le cas aujourd'hui, ou a-t-on intérêt, avec notre professionnalisme et notre regard, à essayer de faire en sorte que ce ne soit pas que le collectif des usagers qui prenne des décisions ? Tous les jours, des personnes se font évacuer sur le quai.

**M. DELAGE.-** Vous prenez un exemple en disant qu'on est à côté, on n'est pas à côté. Aujourd'hui, l'agent appelle les secours et fait son travail face à la situation, il appelle les secours, mais sans toucher au voyageur, c'est la différence.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Parfois vous voyez des choses en dehors de tout regard de l'agent RATP, avant même que l'alarme soit déclenchée. Je faisais allusion à cela.

**M. DELAGE.-** C'est encore autre chose.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Monsieur BAZIN ?

**M. BAZIN.-** J'ai moi-même vécu quelque chose dans l'entreprise. Dans les histoires de responsabilité, l'agent paiera toujours. Il y aura une sanction disciplinaire et il n'aura pas d'avancement, ou on va lui "faire la misère". Imaginons que cela m'arrive, je vais prendre le métro, je tombe sur cette situation et j'applique ce qui est prévu par l'entreprise. Imaginons aussi que vous appréciez moyennement mes interventions lors des séances. Monsieur AGULHON, vous allez trouver tous les moyens pour dire qu'on peut m'oublier, que ce sera un bon moyen de se débarrasser de moi. C'est humain, cela se comprend et s'entend. Je ne vous en voudrai pas pour cela, ce n'est pas un souci. Peut-être que vous me rendrez service. De manière générale, dans l'entreprise, l'agent est toujours sanctionné par sa hiérarchie. Vous voyez cela de loin parce que vous êtes dans une tour très loin du terrain. On ne le vit pas comme cela.

Je vais évoquer une autre situation. Une personne victime de malaise peut avoir différents symptômes. Si elle reprend conscience alors qu'elle se fait manipuler par des personnes qu'elle ne connaît pas, elle peut devenir agressive. Des membres de ma famille qui travaillent dans le monde hospitalier se font agresser à la lame de rasoir alors qu'elles portent secours à d'autres. Comment allez-vous agir ?

**M. LE SECRÉTAIRE.-** Au vu des débats, je pense qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Le projet n'est pas finalisé. On comprend vos motivations. Cela dit, je reprends les propos de M. DELAGE, on n'a jamais été ailleurs. L'agent intervient, fait en sorte que la personne soit secourue le plus rapidement possible. C'est notre métier. On sait faire preuve de discernement. Le seul sujet est que l'on est en train d'essayer "d'aller plus vite que la musique", de changer les procédures de manière radicale. J'ai entendu ce que vous avez dit, il va falloir mettre le curseur au bon endroit. Entre tout ou rien, il y a un juste milieu. Il va surtout falloir trouver la partie juridique qui va bien pour rassurer tout le monde. Pour l'instant, ce n'est pas le cas. Cela n'a pas été très convaincant aujourd'hui.

M. DOMINÉ va nous donner lecture de la délibération.

**M. DOMINÉ.-**

◆ **Délibération pour la réalisation d'une expertise portant sur les conséquences des nouvelles dispositions sur les malaises voyageurs et désignation du cabinet d'expertise**

*Le CSEC RATP est consulté sur le projet de "nouvelles dispositions malaises voyageurs" qui est de nature à modifier de façon importante les conditions de travail des salariés.*

*En effet, le CSEC et la CSSCT Centrale considèrent que ces nouvelles dispositions sont de nature à impacter fortement l'activité d'un nombre conséquent d'agents et salariés, et sont susceptibles de générer les risques suivants :*

*Des risques psychosociaux : violences externes (physique et/ou verbale, de passagers qui refuseraient de sortir de la rame, de passagers accompagnant ou témoins), confrontation plus directe à la détresse et/ou douleur de passagers, appréhensions quant aux impacts potentiels des manipulations visant à évacuer le passager (sur le passager, sur sa propre responsabilité civile, pénale, professionnelle), des risques d'injonctions managériales à évacuer le passager en dépit de la faisabilité de cette évacuation, etc. ;*

*Des risques physiques : manutentions manuelles et port de charges, chutes de hauteur et de plain-pied – des risques particulièrement accrus pour certaines populations (femmes, RQTH, etc.) ;*

*Des risques biologiques : contact avec des agents biologiques : virus, bactérie, sang, etc. ;*

*En outre, dans le cadre de cette information-consultation, le CSEC regrette :*

*L'absence d'étude détaillée des risques professionnels dont psychosociaux générés par ces nouvelles dispositions, et ainsi le manque de mesures qui en découlent et permettant de les prévenir, et qui doivent relever en priorité de la prévention primaire ;*

*L'absence d'étude des impacts des malaises voyageurs dans le métro et l'ensemble des lignes de RER ;*

*L'absence de retour d'expérience ou benchmark des sociétés de transport ayant mis en place de cette procédure (Lyon, Lille), qui permettrait à la RATP de tirer les enseignements et bonnes pratiques à appliquer ;*

*L'absence d'informations précises et détaillées sur les modules de formation prévus.*

*Les interrogations et préoccupations du CSEC ne lui permettent pas d'appréhender les conséquences des transformations prévues sur les conditions de travail, les membres du CSEC estiment donc ne pas être en mesure de rendre un avis éclairé.*

*Considérant l'importance du projet et les questions qu'il soulève sur la santé, la sécurité et les conditions de travail, le CSEC RATP décide de recourir à un expert CSE certifié, pour mener une expertise conformément aux dispositions prévues au 2° de l'article L.2315-94 du Code du Travail.*

*La mission d'expertise a pour objectifs :*

*D'analyser les situations de travail actuelles ainsi que le projet de "nouvelles dispositions malaises voyageurs" afin d'établir un diagnostic des transformations prévues et de la conduite du changement ainsi qu'une évaluation de leurs effets sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des salariés ;*

*D'aider le CSEC à formuler des propositions de mesures de prévention des risques professionnels, y compris des risques psychosociaux et d'amélioration des conditions de travail ;*

*De permettre au CSEC de rendre un avis éclairé.*

*La mission d'expertise concerne les BU RER, MTS, SEM, SUR.*

*Nous donnons mandat à Laurent DOMINÉ, 1<sup>er</sup> Secrétaire-adjoint du CSEC RATP et secrétaire de la CSSCT Centrale, pour prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de cette décision, notamment de prendre contact avec l'expert désigné et éventuellement d'engager, pour défendre les intérêts du CSEC, toutes les procédures administratives ou judiciaires requises.*

**M. SARDANO.-** Une explication de vote pour l'UNSA. Notre organisation syndicale va s'abstenir sur cette délibération. Cela ne veut pas dire que le sujet ne nous intéresse pas, vous avez pu voir que nous avons participé au débat. Nous sommes aussi intervenus lors des concertations sur le sujet en réclamant plus de précisions juridiques, comme nous avons pu le faire aujourd'hui, mais aussi plus d'informations sur les formations initiales et continues, sur la création de modules capsules qui permettraient d'avoir une formation continue, accessible aux agents régulièrement et à leur rythme.

On a demandé que du matériel de premiers secours soit mis à disposition et identifié. On sait qu'il y a déjà des boîtes secours, mais il faut peut-être plus développer ce thème.

Dans les débats, il nous semble, Monsieur le président, que vous n'avez pas été insensible à certaines remarques. Vous avez convenu qu'il fallait clarifier la situation entre pouvoir et

devoir. La balle est dans votre camp. Aujourd'hui, vous avez informé sur un projet et vous convenez au cours des échanges qu'il y a encore des choses à travailler peut-être, ou j'interprète mal vos propos. On attend que ce projet évolue de façon concertée et en bonne intelligence. On a pu voir autour de la table que, sans être des experts, beaucoup de personnes sont intervenues de façon judicieuse, argumentée. Cela nécessite d'apporter des réponses.

**M. LE PRÉSIDENT.-** Mme BOEDEC a répondu à vos questions. Elle a mentionné l'évolution du projet qui avait été observée à la suite des différents contacts dont ceux que vous avez mentionnés. Cette instance a apporté des questions, des éclairages dont on tiendra compte. Des questions intéressantes ont été posées, des éclaircissements doivent être apportés. Si une expertise est votée, tous les dossiers qui ont fait l'objet d'une expertise dans cette instance ont tenu compte de tout ou partie des résultats de celle-ci. Le projet qui vous sera soumis le moment venu permettra de juger s'il a suffisamment bougé ou non.

Nous allons procéder au vote.

**Mme FRANCIS.-** Pour la CGT, il n'y a plus que six votants.

*(Il est procédé au vote.)*

Pour : FO (7) – CGT (6) – CFE-CGC (4)

Abstention : UNSA (3)

**M. LE PRÉSIDENT.-** La proposition est adoptée à la majorité des voix avec trois abstentions.

Monsieur DOMINÉ ?

**M. DOMINÉ.-**

♦ **Délibération portant sur la désignation du cabinet d'expert pour la réalisation de l'expertise**

*Le principe de l'expertise étant décidé, les membres du CSEC désignent le cabinet Groupe Legrand (20, rue Brunel 75017 Paris).*

*(Il est procédé au vote)*

Pour : FO (7) – CGT (6) – CFE-CGC (4)

Abstention : UNSA (3)

**M. LE PRÉSIDENT.-** Merci.

Nous sommes arrivés à l'issue de l'examen de l'ordre du jour de notre séance. Je vous souhaite une bonne fin de journée en vous invitant à la prochaine réunion du CSE ordinaire du 13 décembre.

Monsieur SARDANO ?

**M. SARDANO.-** Cela reprend une intervention de M. GAUTHERON de ce matin sur le harcèlement et les agissements sexistes au sein de l'entreprise. On appuie sa demande, on avait déjà évoqué cette situation. On attendait, on appuie d'autant plus en espérant avoir des retours.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Il se trouve que la direction de l'éthique, en charge de ce sujet, a convié les référents CSE harcèlement tout à l'heure. J'ai profité de l'occasion pour demander à Mme DUBOIS qu'elle se prépare. On est prêt. Elle va même proposer à certains référents d'intervenir. Je trouve qu'il serait bien que Mme DUBOIS puisse intervenir de concert, il y a des référents CSE avec lesquels on travaille bien, cela fonctionne bien. Ce serait une belle illustration de faire cette intervention de concert. Je ne sais pas si on sera prêt pour cette fois.

Dans l'échange avec Mme CHARNOZ, on va éclairer de façon particulière la manière dont on prend en charge les agents victimes d'agissements sexuels de la part de voyageurs. On pense qu'il y a une façon de prendre en charge, de comptabiliser, de réaccueillir les agents victimes, non pas de collègues mais de voyageurs, qui se distingue de la façon dont on réaccueille les agents harcelés entre eux.

Avec M. SARRASSAT, on verra à quel moment il est opportun de le faire. Le document est prêt.

Bonne fin de journée.

*La séance est levée à 16 h 07.*

Frédéric SARRASSAT  
Secrétaire du CSEC RATP



