



Comité Social Économique Central(CSEC)

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du vendredi 30 juillet

-----2021-----

La séance est ouverte à 8h35, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste UNSA CSE 12/MTS
	Laurent DOMINÉ ¹	2 ^e secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Frédéric NIVERT	Trésorier	liste CGT CSE 15/SIT
	Patrick PIGEARD ²	Trésorier adjoint	liste UNSA CSE 13/RER
MM.	Noureddine ABOUTAÏB	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Tarik ALLALOUCHE	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	André BAZIN	-	liste CGT CSE 7/GDI
	Philippe BOYER	-	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Octave ICARD	-	liste CGT CSE MOP
	Fabien LONGET	Membre titulaire	liste CGT CSE 4/BUS-MR
	José JONATA	-	liste UNSA CSE 14/SEM-CML
	Stéphane SARDANO	-	liste UNSA CSE 1/BUS-MRB
Mmes	Nathalie MEUNIER ³	Membre Suppléant	liste CGT CSE 5/BUS-MRB
	Stéphanie GRELAUD ⁴	-	liste CFE-CGC CSE 12/MTS
MM.	Jean-Luc LALLEMANT ⁵	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	David TÉTART ⁶	-	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB
	Benoît CHEVILLARD ⁷	-	liste CGT CSE 14/SEM-CML
	Thibaut DASQUET ⁸	-	liste CGT CSE 11/MRF

Sont absents(es)/excusés (es) :

Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB
MM.	Claude NIVALT	1er secrétaire adjoint	liste CGT CSE 13/RER
	Jérôme CRUCHET	Membre titulaire	liste UNSA CSE 11/MRF
	Laurent DJEBALI	-	Sans étiquette
	Loïc FAUCHEUX	-	liste UNSA CSE 2/BUS-MRB
	Sébastien HUBERT	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	Patrick RISPAL	-	liste CGT CSE 10/BUS-MRB
	Cyril LARDIÈRE	-	liste CFE-CGC CSE 9/M2E
	Michel VENON	-	liste CGT CSE 5/BUS-MRB
Mmes	Caroline DROUAIRE	Membre suppléant	liste UNSA CSE 4/BUS-MRF
	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	-	liste UNSA CSE 14/SEM-CML
	Florence ESCHMANN	-	liste UNSA CSE 12/MTS
	Françoise PHIRMIS	-	liste CFE-CGC CSE 14/SEM-CML
MM.	Alain DUIGOU	-	liste CGT CSE 2/BUS-MRB
	Éric TURBAN	-	liste CGT CSE 7/GDI
	Eliès BEN ROUAG	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Mourad CHIKH	-	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB
	Gilles PATRAVE	-	liste UNSA CSE 2/BUS-MRB
	Thomas LE CLEACH	-	liste CGT CSE 12/MTS

Assistent à la séance :

Mme	Christine BLONDEL	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORE	Représentant de l'UNSA
	Frédéric DELEBARRE	Représentant de l'union syndicale

¹ Remplace Sébastien HUBERT, en tant qu' élu titulaire pour les votes

² Remplace Loïc FAUCHEUX, en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Michel VENON, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Cyril LARDIERE, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Jérôme CRUCHET, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Cécile AZEVEDO, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace Patrick RISPAL, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁸ Remplace Thibaut DASQUET, en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU 16 JUIN 2021	4
II - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	5
III - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	7
IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. Information/consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2021 de l'EPIC RATP (examen par le cabinet SECAFI)	12
2. Information sur la situation des filiales à fin juin 2021 (examen par le cabinet SECAFI)	
3. Information/consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2021 du Groupe RATP (examen par le cabinet SECAFI)	19
FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE	36

M. LE PRÉSIDENT.- Bienvenue dans cette instance. Si M. SARRASSAT en est d'accord, je propose de commencer la séance.

M. LE SECRÉTAIRE.- Oui. M. SARDANO est avec moi.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de faire le point sur les absents. Parmi les élus titulaires, nous avons noté l'absence de Mme AZEVEDO, MM. CRUCHET, DJEBALI, FAUCHEUX, HUBERT, NIVAUT, ORIEUX, RISPAL, LARDIÈRE et VENON.

Parmi les suppléants, Mmes DROUAIRE, EBONGUÉ SIPAMIO, ESCHMANN, PHIRMIS, MM. DUIGOU, TURBAN, BEN ROUAG, CHIKH, LALLEMANT, LE CLEACH et PATRAVE sont absents excusés.

M. HONORÉ.- C'est exact pour la CGT. M. CHEVILLARD a du mal à se connecter.

Mme BLONDEL.- C'est bon pour la CFE-CGC.

M. HONORÉ.- Je pense que M. LALLEMANT est connecté.

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour Monsieur LALLEMANT.

M. LALLEMANT.- Bonjour.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Bonjour. En l'état actuel des présents et des absents, je propose que de remplacer M. ORIEUX par M. DASQUET, même organisation syndicale même catégorie ; M. FAUCHEUX par M. PIGEARD, même organisation syndicale même catégorie ; Mme AZEVEDO par M. TÉTART du même CSE ; M. VENON par Mme MEUNIER même CSE ; M. HUBERT par M. DOMINÉ, même CSE ; M. LARDIÈRE par Mme GRELAUD ; M. RISPAL par M. CHEVILLARD et M. CRUCHET par M. LALLEMANT. Je n'ai plus de suppléant pour pourvoir aux remplacements de MM. DJEBALI et de NIVAUT. Cela vous semble-t-il correct ?

M. LE SECRÉTAIRE.- J'ai un problème, M. PIGEARD est suppléant dans le même CSE mais n'est pas de la même organisation syndicale. Je n'ai pas d'autre solution puisqu'il n'y a pas assez d'élus. Il y aura moins de voix.

M. PIGEARD.- Il me semble plus opportun que je vote à la place de M. DJEBALI.

M. LE SECRÉTAIRE.- Cela ne change pas grand-chose.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Oui, nous allons peut-être en rester à ce qui a été annoncé.

M. LE SECRÉTAIRE.- Un vote reste un vote, peu importe la suppléance.

M. PIGEARD.- Il n'y a pas de problème.

M. LE SECRÉTAIRE.- À la fin cela ne change pas grand-chose, même s'il y avait une cohérence de catégorie.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Il y aura donc 8 pour l'UNSA, 8 voix pour la CGT et 2 voix pour la CFE-CGC. Je vais répéter : M. DASQUET vote pour M. ORIEUX, M. PIGEARD pour

M. FAUCHEUX, M. TETART pour Mme AZEVEDO, Mme MEUNIER pour M. VENON, M. DOMINÉ pour M. HUBERT, Mme GRELAUD pour M. LARDIÈRE, M. CHEVILLARD pour M. RISPAL, et M. LALLEMANT pour M. CRUCHET. Je n'ai personne pour MM. DJEBALI et NIVALT.

I. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU 16 JUIN 2021

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de procéder au vote.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous sur l'approbation du PV du 16 juin 2021 ?

(Il est procédé au vote.)

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Le procès-verbal du 16 juin 2021 est adopté à l'unanimité.

Pour : CGT (8), UNSA (8), CFE-CGC (2).

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup.

Avant d'aborder le cœur de l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui et d'accueillir les équipes du Cabinet Secafi et de CGF, je vais partager des informations du Président.

II. INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Concernant la situation sanitaire, nous restons sur un rythme moyen de nouveaux cas avérés, puisque nous en avons constaté 19 au cours des quatre derniers jours. Ils n'ont pas constitué de nouveaux clusters. Nous n'avons pas de salarié hospitalisé à date.

S'agissant de la vaccination, vous avez pu constater que les débats parlementaires appellent à la prudence dont nous avons fait preuve lors de nos échanges de la semaine dernière. Nous devons faire preuve de la même prudence tant que l'avis du Conseil constitutionnel ne sera pas rendu. Il est attendu pour le 5 août. Nous ferons un point précis de la situation lors de notre prochaine séance.

Une information concernant la ligne 13, nous avons procédé à la remise d'ouvrage du système Ouragan qui a été prononcée le 22 juin 2021. C'est un système de conduite qui quitte la maison des projets pour rejoindre celle de la maintenance. Ce système équipe les trains de la ligne 13 depuis 2017. Cela fait suite à la signature du marché passé avec l'industriel Alcatel en 2002, qui a été repris par Thales. C'est un système qui permet d'accroître la sécurité tout en améliorant la robustesse d'exploitation, et d'augmenter la régularité et donc la capacité de transport de la ligne 13.

Autre information, le tunnelier Sofia est arrivé à la station Serge Gainsbourg le 16 juillet 2021 au matin. Cette station sera son terminus. Il termine sa course après 15 mois de creusement et 3 kilomètres parcourus reliant les quatre futures stations, Serge Gainsbourg, Place Carnot, Montreuil-Hôpital et La Dhuy.

Afin de relier la ligne actuelle et la ligne prolongée, un tunnel de 250 mètres avait été creusé au préalable selon une méthode traditionnelle depuis la station Mairie des Lilas jusqu'à la future station. Le viaduc de la future station Coteaux Beauclair et le tunnel rectangulaire de Rosny-Bois-Perrier sont également reliés. C'est une étape importante du chantier du prolongement de la 11, qui marque la fin des travaux de gros œuvre de la totalité du prolongement de 6 kilomètres.

La prochaine étape va consister à réaliser la pose des voies pour la circulation des rames à cinq voitures. Cette pose a déjà débuté entre le futur atelier de maintenance des trains et la future station Rosny-Bois-Perrier.

Autre étape à venir : les tests du matériel roulant MP14 à cinq voitures, matériel déjà réceptionné. Le premier train Alstom MP14 à cinq voitures contre quatre actuellement est testé en ce moment sur la ligne 1, la nuit et sans voyageur. Il sera ensuite démonté, puis transporté par convoi exceptionnel jusqu'au nouvel atelier de maintenance des trains à Rosny pour une seconde phase de tests et un rodage sur le dernier kilomètre du prolongement de la ligne 11.

S'agissant de la mise en service du nouvel atelier de maintenance des trains, l'actuel atelier situé aux Lilas déménagera à Rosny-sous-Bois et sera opérationnel d'ici la fin de l'année. C'est un nouvel équipement indispensable pour accueillir les rames de cinq voitures au lieu de quatre actuellement. Ce nouvel atelier accueillera l'ensemble des activités courantes des rames, leur nettoyage et leur garage.

Voilà les quelques informations que je souhaitais partager avec vous.

III. INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- Suite à quelques difficultés avec nos colonies de vacances en raison des nouvelles contraintes sanitaires, notamment en Guadeloupe et Martinique, nous avons dû annuler les séjours sur ces destinations. Les enfants resteront à la maison. D'autre part nous avons eu un problème avec un cas de COVID sur le séjour en Andalousie avec une jeune fille au moment du retour. Cependant nous avons été aidés par les autorités pour ramener le groupe en France. La jeune fille est actuellement en confinement avec une monitrice sur place.

Nous avons décidé de mettre en œuvre le pass sanitaire dès le 31 juillet dans nos centres dès l'accueil des vacanciers ce qui permettra de ne pas perturber les vacanciers pour le reste de leur séjour. Il est compliqué juridiquement de faire appliquer une règle par anticipation, mais sans cela la situation serait inextricable pour les directeurs qui seraient obligés de demander aux vacanciers de partir s'ils ne l'ont pas.

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

Je donne la parole à M. HONORÉ.

M. HONORÉ.- Je profite de disposer de la parole pour adresser mes remerciements aux élus et membres de la direction, qui m'ont récemment témoigné leur soutien et leur amitié dans l'épreuve.

Nous commencerons ce mois-ci notre déclaration liminaire par un sujet devenu récurrent, la pandémie Covid 19. Tout du moins un aspect de celle-ci, l'enjeu sanitaire que représente la vaccination. Si l'on passe outre les « fakes news » et le complotisme ambiant, les épidémiologistes d'un soir et les savants de Marseille, un retour à la réalité, permet de manière pragmatique d'affirmer que seule la vaccination est susceptible de limiter le nombre de contamination et de malades, les cas graves et donc de décès liés à la pandémie.

C'est pourquoi, nous demandons à l'entreprise de mettre en place dès que possible un dispositif de vaccination sur le temps de travail pour l'ensemble des salariés, suffisamment déployé afin que chacun puisse en bénéficier, à l'image de certaines campagnes saisonnières ayant lieu chaque année. Avantages, au-delà des aspects de santé publique, cela permettrait aux agents RATP d'éviter la question du Pass Sanitaire et à l'entreprise de faire la démonstration de son intérêt pour la santé de ses salariés.

Une telle campagne devant nécessairement s'accompagner d'un dispositif d'information/communication auprès des salariés, pédagogie nécessaire pour tenter de corriger les dégâts occasionnés par un état qui, gouvernant à l'applaudimètre, sème régulièrement le trouble dans l'esprit de nos concitoyens, il est important que celle-ci soit également largement déployée. Second sujet, après une période de réflexion, l'entreprise estimant que « ça lui coute un pognon de dingue », confirme sa volonté de dénonciation de l'accord RDCE, celle de mettre à bas le déroulement de carrière de l'encadrement !

Pire encore la direction annonce sa volonté de voir disparaître la notion d'enveloppes annuelles, les grilles de salaires, les échelons et les commissions de classement de l'encadrement. Rien que ça... En un mot comme en cent, l'avènement d'un salaire au mérite et de toutes les dérives associées... Dans un contexte où l'entreprise connaît des bouleversements sans précédents, qui sèment le trouble chez les agents RATP, il nous paraît de bon ton que la direction reconnaisse les compétences et l'engagement de son encadrement plutôt que le mépriser.

Nous estimons que les transformations en cours ne peuvent se faire sans le soutien des agents d'encadrement. Nous appelons la direction à revenir à de meilleurs sentiments et réaffirmons que nous défendrons la rémunération et le déroulement de carrière des encadrants.

Enfin et pour finir, un autre sujet et non des moindre inquiète les salariés de l'entreprise : la volonté de la direction de filialiser « tout ou partie » d'activités initialement non concernées par la mise en concurrence, procèdent ainsi avec anticipation au démantèlement de l'EPIC RATP.

Dès 2022, la constitution d'une filiale RH verrait l'externalisation de certains services puis dès 2023, le projet Holding (devenu RATP 2023) entraînerait l'externalisation de départements entiers de l'entreprise.

Les contours et les conditions dans lesquels ces projets seraient déployés restent flous tout comme les conditions appliquées / applicables aux salariés concernés.

Au-delà de la volonté, du politique et de la direction, de casse de l'entreprise publique RATP que nous ne partageons pas, nous estimons que la direction doit la vérité aux salariés concernés !

Merci.

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

M. DELEBARRE.- Depuis plus d'un an, le monde entier est bouleversé par la pandémie de Covid19. Cette crise est multiple et a de nombreuses conséquences dans le domaine de la santé en premier lieu mais, aussi, sur les questions économiques et sociales ainsi que sur le plan de la démocratie.

Elle a mis en avant les limites et les conséquences désastreuses de décennies de politiques libérales menées pour le seul profit des intérêts capitalistes. Une nouvelle fois, nous mesurons l'acharnement mis en œuvre pour inventer de nouvelles contraintes et de nouvelles diversions afin de masquer les échecs successifs face à la gestion de la pandémie. Dernière en date : l'extension du Pass sanitaire et l'obligation de vaccination. Alors que la ministre du Travail affirmait, en novembre dernier, que les mesures barrières étaient suffisantes pour protéger les salariés, elle leur impose aujourd'hui un pass sous menace de sanctions.

Le variant Delta fait craindre une nouvelle vague épidémique en France et dans d'autres pays du monde, il ne faut pas la minimiser : les chiffres des nouveaux cas quotidiens sont là.

Nous réaffirmons avec force notre position sur la nécessité de la vaccination de même que tout ce qui concourt à se protéger du virus (gestes barrières, masques, etc...), pour autant nous nous opposons à toute obligation ainsi qu'à toutes mesures antisociales.

Il est inadmissible que cette crise sanitaire serve de prétexte à une nouvelle casse sociale et démocratique. Il est inadmissible que les employeurs puissent contrôler l'état de santé des salariés et suspendre unilatéralement leur contrat de travail à la seule présomption de maladie, sans avis du médecin du travail. Il est inadmissible qu'ils puissent interrompre avant leur terme les contrats de travail à durée déterminée et les contrats de travail temporaire. Au final, la loi fragilise encore davantage le contrat de travail et aggrave le rapport de subordination en renforçant le pouvoir des employeurs vis-à-vis des salariés.

Alors que ces enjeux relèvent des politiques de prévention et de santé publique, le gouvernement persiste à renvoyer aux seuls individus l'endiguement de la pandémie.

Si la loi a été votée ces derniers jours, celle-ci a évolué par rapport au projet de loi :

- Le licenciement au bout de 2 mois en cas d'absence de pass a été supprimé. Il reste néanmoins la « suspension du contrat de travail », donc de la rémunération, dès le premier jour d'absence de pass. Les législateurs poussent l'hypocrisie jusqu'à inviter le salarié à poser des RTT ou congés ! Les principaux

salariés concernés étant ceux de la santé et si l'on pousse l'absurde encore plus loin, que se passerait-il si la majorité des personnels de santé refusaient de se plier aux injonctions du gouvernement ? Quelles seraient les incidences sur la santé des malades alors même que nous déplorons un manque criant de personnels de santé ?

▪ La convocation par la hiérarchie n'a plus lieu au bout de 5 jours, mais dès le 3ème jour d'absence de pass. Il est précisé que l'entretien a pour but d'« examiner les moyens de régulariser sa situation, notamment les possibilités d'affectation temporaire sur un autre poste non-soumis à cette obligation ». Qu'en est-il de la protection du salarié convoqué ? rentre t'elle dans le cadre d'une procédure disciplinaire ?

A ce jour nous sommes dans l'attente de l'avis du Conseil Constitutionnel, saisi par les opposants à cette loi, qui doit être rendu le 05 août prochain et des décrets d'application qui devraient suivre.

Notre entreprise, dans sa globalité, ne devrait pas être concernée par l'application de cette loi hormis, peut-être, pour le personnel de santé travaillant au sein de notre entreprise. Si la loi devait s'appliquer pour ceux-ci, la CGT RATP vous demande d'ores et déjà l'ouverture de discussions avec les organisations syndicales de l'entreprise.

Pour faire écho à ce que vous nous avez annoncé lors de la dernière séance et afin de favoriser la vaccination des agents RATP volontaires, il serait souhaitable qu'ils le fassent sur le temps de travail ce qui suppose que nos centres soient pourvus de suffisamment de doses de vaccin.

Le gouvernement a déjà prévu cette disposition à l'article 17 de la nouvelle loi sur la gestion de la crise sanitaire pour les personnels soumis au pass sanitaire.

M. LE PRÉSIDENT.- Par rapport à la dernière phrase, il n'y a pas de problème de disponibilité de vaccins dans les centres de vaccination de la RATP, que soit dans les deux permanences ou dans ceux mis en œuvre dans les attachements. Nous en sommes plutôt, comme vos DSC le savent, à rechercher des candidats en fin de journée pour utiliser les doses ouvertes qu'à refuser des candidats par manque de dose.

M. DELEBARRE.- C'était en lien avec la possibilité que pourrait offrir l'entreprise aux agents, de se faire vacciner sur le temps de travail.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est le cas, Monsieur DELEBARRE.

M. DELEBARRE.- Non, pas partout.

M. LE PRÉSIDENT.- Bien sûr que si. Le centre de Val-de-Fontenay est rempli tous les jours de personnes qui viennent se faire vacciner sur leur temps de travail. Ce n'est pas parce que l'on demande aux salariés de rendre compatible l'absence avec le service que la vaccination n'a pas lieu sur le temps de travail. Je n'aimerais pas qu'il y ait une ambiguïté.

M. DELEBARRE.- Il faudrait préciser cela, notamment dans les services d'exploitation.

M. LE PRÉSIDENT.- D'accord. Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- J'ai une question. Dans le pays, on entend des discours dramatiques pour toute personne qui souffre d'une autre pathologie que la Covid. Il est demandé aux personnes qui se présentent à l'hôpital d'être vaccinées. J'ose espérer que ce n'est pas le cas dans l'entreprise, que l'on n'interdit pas aux personnes de se soigner pour une autre pathologie et que cela n'aura aucune incidence. On voit de tout et de rien dans le pays. On entend des propos de la part d'hommes politiques qui ne sont pas médecins mais qui imposent des choses et qui font peur à la population, à tel point que les personnes qui pourraient avoir un accident ou qui se casseraient un bras ne pourraient pas se faire prendre en charge par des ambulanciers ou par l'hôpital parce qu'elles n'auraient pas été vaccinées. Ce serait un drame de vivre cela dans l'entreprise, cela l'est déjà dans le pays. C'est déjà assez pénible de subir des injonctions de la part de pro ou d'anti. Évitions de tomber dans l'absurde. Le peuple français doit rester uni, contrairement à ces politiciens qui se déchirent et nous « pondent des textes pourris » tous les quatre matins.

M. LE PRÉSIDENT.- Les conditions d'accueil dans les Espaces santé sont ceux de tous les cabinets médicaux en France.

IV. QUESTIONS ECONOMIQUES

Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2021 de l'EPIC RATP

Bérénice FERRIER, Cabinet SECAFI

Ludivine EGRETAUD, Cabinet SECAFI

Jean-Yves LECLERCQ, Directeur Financier CGF

Participent à ce point à l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Les trois points qui vous sont présentés ont été examinés par la Commission économique. Avant de donner la parole à M. SARDANO, à Mme FERRIER puis à M. LECLERCQ, j'aimerais savoir si vous préférez procéder au vote sur les points 1 et 3 après avoir traité les trois sujets ou voter à l'issue de l'examen de chaque point ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous pourrions procéder aux votes en bloc, à moins qu'il y ait des disparités entre les votes pour chaque organisation syndicale. Je ne vais pas me prononcer pour tout le monde. J'aimerais connaître la position des représentants syndicaux. Cela dit, j'aime bien que l'on puisse échanger entre les différentes parties présentées.

M. LE PRÉSIDENT.- Vous avez raison. Il est bien d'avoir un échange à l'issue de chacun des points. Nous distinguons la question de l'échange et celle des votes.

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous pourrions faire un vote global.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'y aura pas un vote global, mais un vote sur chacun des points, que nous proposons de faire à l'issue des échanges sur chacun des points si cela vous convient.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je suis d'accord.

M. LE PRÉSIDENT.- Je donne la parole à M. SARDANO ou Mme FERRIER.

M. SARDANO.- La priorité à Mme FERRIER.

Mme FERRIER (Secafi).- Bonjour à tous. Nous allons présenter d'un bloc notre rapport. Comme vous l'avez vu, il est court pour laisser place aux échanges avec les élus et M. LECLERCQ.

Je propose de partager le dossier.

M. SARDANO.- Je vais commencer par lire mon rapport.

Mme FERRIER (Secafi).- Pardon.

M. SARDANO.- On traite d'abord l'EPIC, les comptes sociaux. Mon rapport comporte deux parties. Cela permettra de poser les questions sur chacun des thèmes.

Pour ce dossier nous avons reçu Mmes Valerie Ogier et Juliette El Yacoubi accompagné de M. Luc Piffard. Nous les remercions pour la qualité des échanges. Et nous avons pour nous faciliter la compréhension, l'accompagnement du Cabinet Secafi et l'analyse de ses experts toujours aussi efficaces.

Comme d'habitude sur la présentation des comptes je laisserai la précision des chiffres au document du retour d'expertise et j'ai tenté de synthétiser notre journée de commission en essayant de faire au plus court.

A tout seigneur, tout honneur je commencerai par l'EPIC. Cette présentation est la première depuis la signature du nouveau contrat et nous allons donc retrouver dans le document l'impact du nouveau modèle de financement de l'Epic.

Si la production sur nos réseaux est revenue à un niveau presque normal, la reprise du trafic est plus lente et reste fragile. Il y a d'ailleurs un écart conséquent entre le niveau de l'offre et la fréquentation.

Si pour la commission c'est une bonne chose d'offrir des moyens de transport suffisants à nos usagers, la crainte est forte de voir IDFM demander une réduction à la rentrée. Les craintes, qui existent aujourd'hui, vis-à-vis des transports en commun seraient alors renforcées par des conditions de transport dégradées en particulier aux heures de pointes. Dans tous les cas, un retour à la normale n'est pas envisagé avant 2 ou 3 ans dans le meilleur des cas.

Chiffre d'affaires : celui-ci est en légère progression avec, par rapport à 2020, l'absence d'impact lié au mouvement social et une réduction des conséquences COVID. Si l'on exclue ces deux points, le CA serait en baisse avec un effet du nouveau contrat au travers des rémunérations qui ne prévoient plus de marges mais qui ont le mérite de clarifier le financement de l'opérateur de transport, du GI et de SUR. Le chiffre d'affaires sera aussi impacté par un remboursement estimé à 22 millions d'euros suite aux économies réalisées liées à la réduction de l'offre.

Recettes : Celles-ci sont bien évidemment en retrait par rapport à une année normale mais elles progressent malgré tout en comparaison à 2020. Le mécanisme de partage des risques fait supporter à IDFM la majorité des pertes. Pour rappel IDFM prend à sa charge 90% des pertes.

Charges d'exploitation : le sujet qui fâche... Les charges augmentent en globalité de 2,1% mais à l'intérieur on retrouve les augmentations de l'offre pour une part non négligeable et financées par IDFM. La productivité nette est de 1% et atteint déjà l'objectif contractuel. Les effectifs sont stables et la MSPA ressort à 0,8%.

Résultat d'exploitation (EBIT) : Le résultat a été multiplié par 2 et revient à 70% de celui de 2019. L'augmentation du chiffre d'affaires plus importante que l'augmentation des charges génère ce bon résultat. Le contre effet favorable de la grève et l'impact moindre de la crise sanitaire expliquent aussi ce résultat avec en plus la productivité de 1%.

Résultat net : il suit la même trajectoire que le résultat d'exploitation et passe de 28 millions d'euros en 2020 à 111 millions d'euros cette année.

Investissements : La comparaison avec le PQI précédent est difficile suite aux modifications liées au nouveau contrat mais des montants record étaient annoncés. Premier constat : entre le PQI et le hors PQI c'est plus d'un milliard d'engagé au premier semestre. Malgré tout le programme est en retard, retard principalement lié aux livraisons différées du matériel roulant ferré et bus. Là encore la crise sanitaire fait ressentir ses effets avec le contre coup des fermetures d'usine puis la pénurie en matières premières. Ce retard devrait être résorbé à terme.

Créances : En hausse mais un paiement le 1^{er} juillet d'IDFM n'a pu être enregistré à un jour près. De son côté, le conseil départemental de Seine Saint Denis est en retard et devrait procéder aux règlements de son dû en 2022.

Dette : Celle-ci est en hausse mais uniquement en raison d'un besoin en fonds de roulement habituel à cette période, du paiement de la créance d'IDFM précédemment cité et de dette fournisseur là aussi habituelle. La capacité d'autofinancement dégagé permet le financement des investissements en fonds propres.

Trajectoires OT/GI/SUR : le nouveau contrat précise les périmètres des trois composantes de l'EPIC et toute comparaison avec l'ancien contrat est compliquée. Deux éléments marquants : le détournement de SUR avec un budget margé et la fin du transit des rémunérations du GI par l'OT. Pour l'OT il faut noter le retour à un résultat positif avec en particulier une indexation des rémunérations contractuelles favorable et les contres effets positifs de la grève et de la crise sanitaire. La dette augmente à cause de l'effet BFR. Le GI voit son CA augmenter mais son résultat net diminuer en raison de l'effet déport de la cession de Vaugirard. SUR commence son activité régulée et n'a pas encore de dette.

LES FILIALES :

Comme pour l'Epic, les conséquences de la crise sanitaire se font ressentir même si la reprise semble être là. Le chiffre d'affaires revient au niveau de 2019 mais le RNPG récurrent se dégrade encore. Des effets non récurrents comme la dépréciation du sightseing en 2020 n'existent plus en 2021 et influent positivement sur les résultats. Idem avec l'impact de la crise sanitaire qui diminue de moitié. La dette qui avait fortement augmentée en 2020 continue sa progression avec une CAF dans l'incapacité de couvrir l'augmentation. La dette nette est constituée intégralement par la dette de RATP DEV.

RATP DEV : La baisse du CA se répartit par tiers entre la France, l'internationale et le sightseing. Malgré tout c'est déjà 48 % du budget 2021 qui est atteint. Les effets année pleine des contrats en portefeuille et les impacts moindres du COVID en sont à l'origine. Mais la question de la rentabilité des contrats se pose avec donc un CA qui augmente mais un EBIT en perte comme d'habitude. Si la zone US se redresse, l'Angleterre reste plus que problématique. Les retards de paiement du métro d'Alger s'amplifient et le Qatar pèse négativement sur les comptes.

Pour la première fois RATP Dev doit supporter des managements fees facturés par l'EPIC et ses coûts de développement et de structure augmentent fortement.

SYSTRA : la situation de cette filiale est paradoxale avec un CA en hausse de 50% malgré un impact négatif de la crise sanitaire mais une contribution au résultat nette part du groupe toujours déficitaire. Mais l'avenir devrait voir un retour à l'équilibre rapidement. Le carnet de commande est plein et correspond à 17 mois de CA.

BU Solutions Ville : Avec la réorganisation du groupe nous voyons apparaître un nouveau découpage des filiales. Au sein de cette BU on retrouve RATP Solutions Ville dont les comptes seront arrêtés en fin d'année, RATP Connect , RATP Real Estate et RATP Capital Innovation. RATP Connect constitue à elle seule 98% du chiffre d'affaires globale de cette BU. Sa baisse d'activité impacte directement les résultats avec moins 7 % en résultat opérationnel heureusement compensé par la légère progression de Real Estate.

Filiale Pole Service : Ce pôle est constitué de Ratp Travel Retail, Ratp Smart System et Ratp Maintenance Service nouveau venu car sorti du périmètre de RATP Dev. La croissance du CA est bien présente mais en retard par rapport aux objectifs. Et comme souvent avec les filiales augmentation du CA ne rime pas avec rentabilité. Bien au contraire.

Questions diverses :

Suite à la décision du conseil d'état italien qui valide le contrat de Toscane quid des 70 millions d'euros ? *Une augmentation de capital sera réalisée à cela il faut rajouter 28 millions déjà validés.*

Les mauvais résultats de l'Epic concernant les indicateurs de maintenance des escaliers mécaniques ne préjugent rien de bon. Est-il prévu une filialisation des activités de M2E et un transfert vers Ratp Maintenance Service ? *Rien de prévu à ce jour.*

Quel avenir pour le MAAS RATP si absence de conventionnement avec IDFM sur les paiements ? *C'est un marché naissant et une nouvelle activité. A ce jour IDFM ne souhaite pas rémunérer les acteurs et développe son propre MAAS.*

Quel est le volume de CA de RATP Dev qui serait transféré vers RATP Cap Ile de France en janvier 2022 ? *Environ 70 millions d'euros.*

Qu'en est-il du désengagement de la SNCF au sein de SYSTRA ? *Pas d'annonce officielle à ce jour.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARDANO. Madame FERRIER, je vous cède la parole.

Mme FERRIER (Secafi).- Passons en page 6 sur les résultats de l'EPIC au 30 juin 2021. Nous constatons un chiffre d'affaires en croissance de 4 %, nous allons retrouver de multiples facteurs. Le chiffre d'affaires s'établit à 2,4 Md€. Il a été marqué par l'impact de la crise sanitaire 2021, qui est moins conséquent qu'au précédent semestre puisque l'impact est de moins 77 M€. On

retrouve aussi les mécanismes du nouveau contrat avec Île-de-France Mobilités puisqu'à partir de 2021, Île-de-France Mobilités a supporté 90 % de l'écart par rapport à l'objectif contractuel, ce qui a représenté 406 M€ au titre du premier semestre. Cela amortit grandement le choc sur le chiffre d'affaires. Il faut aussi prendre en compte ce que l'on appelle les effets déport de la crise sanitaire au titre de l'année 2020, ainsi que l'effet grève, qui ont un impact positif sur le chiffre d'affaires à hauteur de 202 M€.

Au périmètre du contrat, nous constatons que l'évolution sur le semestre est négative à hauteur de moins 33 M€, avec un effet de base de moins 47 M€ au titre des rémunérations du contrat, puisque dans le précédent contrat une marge intégrée dans ces rémunérations permettait d'équilibrer la capacité d'autofinancement au niveau d'investissements réalisés. Il y a aussi un effet des réformes de la fiscalité locale, qui diminue les rémunérations de moins 29 M€. Ces deux effets sont en partie compensés par des facteurs de croissance. Nous retrouvons l'impact de l'offre nouvelle au titre du prolongement de la ligne 14, pour 17 M€, et l'indexation des rémunérations versées par Île-de-France Mobilités à travers les trois indices : l'OT, le GI et SUR.

Point particulier sur les rémunérations dans le cadre du nouveau contrat, les rémunérations d'Île-de-France Mobilités représentent 94 % du chiffre d'affaires. Nous rappelons qu'à partir de 2021, l'EPIC collecte les recettes directes pour Île-de-France Mobilités qui, en contrepartie, lui verse une rémunération. On voit disparaître à partir de 2021 l'une des composantes du chiffre d'affaires qui était dans les précédents contrats.

Les rémunérations augmentent de 60 % par rapport au précédent semestre. Nous retrouvons l'indexation de ces dernières à partir des trois indices, OT, GI et SUR, et l'intégration des recettes directes dans la rémunération de l'OT.

Nous indiquons les caractéristiques des rémunérations qui sont versées par Île-de-France Mobilités à l'EPIC. Nous retrouvons notamment une rémunération dédiée à la couverture des coûts sanitaires, qui avait été négociée à hauteur de 30 M€, et une rémunération au titre des activités de sûreté, qui couvre cette activité forfaitairement jusqu'à l'entrée en régulation et qui intègre une marge de 2,5 %.

S'agissant de l'évolution des charges d'exploitation, si on isole l'ensemble des facteurs non récurrents et l'offre nouvelle financée par Île-de-France Mobilités, l'évolution des charges recule de 0,2 % sur le semestre.

Ces charges atteignent 1,9 Md€. Comme je l'indiquais en introduction, ces éléments techniques et non récurrents expliquent les deux-tiers de l'augmentation de ces dernières. Dans ces éléments techniques et non récurrents, nous retrouvons les effets déport de la crise sanitaire et des mouvements sociaux au titre de l'année 2020, les impacts de la crise sanitaire au titre de l'année 2021, un recul des taxes locales et la régularisation de la taxe sur les salaires à hauteur de 32 M€.

Si on isole ces éléments et l'offre nouvelle, les charges d'exploitation reculent de 2 M€ avec la réalisation d'une productivité nette à hauteur de 19 M€, soit 1 % en ligne avec la contractualisation avec Île-de-France Mobilités, une MSPA qui ressort à 0,8 % pour un budget à 1 %, et un effet prix sur les charges d'exploitation limité.

En y intégrant l'offre nouvelle, l'évolution de ces charges ressort à 0,7 %, inférieure de 0,2 % à l'inflation.

Le résultat net a été multiplié par quatre par rapport au 30 juin de l'année 2020 et s'établit à 111 M€. L'année 2020 avait été un point bas compte tenu de l'ampleur de la crise et d'un confinement plus strict qu'au semestre de l'année 2021. Il est en hausse de 95 M€. Il intègre, au niveau du chiffre d'affaires et des charges d'exploitation, les différents effets déport au titre de

l'année 2021, le maintien d'un niveau de productivité en ligne avec les exigences du contrat, et également à prendre en compte dans la hausse du résultat net, une reprise de provision due par la CNAM, payée sur ce semestre, et un impact favorable de 32 M€ au titre de la régularisation sur le calcul de la taxe des salaires pour l'année 2020.

Vient jouer positivement sur l'évolution du résultat net la cession immobilière d'Arnold Netter pour 12 M€, qui compense pour près de la moitié l'effet déport de la cession de Vaugirard qui a été réalisée l'année précédente, qui joue négativement sur le résultat net.

La dette nette est en hausse de 88 M€ sur le semestre, à 5,5 Md€. Cette augmentation est exclusivement liée à une dégradation temporaire du BFR d'investissement lié à une hausse de la dette fournisseur qui sera résorbée d'ici la fin de l'année.

Concernant les autres éléments, nous pouvons souligner que les investissements en fonds propres ont été intégralement financés par la capacité d'autofinancement, et que l'évolution de la dette nette intègre divers éléments positifs dont le produit des cessions immobilières, divers reclassements comptables et 5 M€ de capital appelé par RATP Participations, comme prévu.

Le niveau d'investissement est en forte progression sur le semestre, puisque les investissements au périmètre total atteignent plus de 1 Md€. Si nous regardons au périmètre du PQI, du contrat, ces investissements sont en croissance de 137 M€, à 840 M€. Comme l'indiquait M. SARDANO, nous constatons un léger retard de 48 M€, par rapport au budget 2021. C'est exclusivement lié à des difficultés des industriels sur les projets de matériels roulants ferrés. À ce titre, des plans d'action ont été mis en œuvre avec ces derniers.

Compte tenu du nouveau contrat et de l'évolution du modèle de financement, nous constatons que la part subventionnée progresse de plus 42 % sur le semestre par rapport au précédent.

Par typologie de projet, nous constatons une accélération sur le projet matériel roulant ferré, notamment dans le cadre des différents prolongements de lignes, et dans les programmes de modernisation du réseau (projets MF19, automatisation de la ligne 4 et rénovation des rames pour les RER A et le RER B).

Comme je l'indiquais à l'instant, un retard important a été constaté sur les chaînes de production puisque sur la rénovation des MI2N et MI 84, le taux d'avancement à date est de 7 % par rapport au budget de l'année. À noter un retard sur la réception des MP14 au titre de la ligne 14.

Il faut noter la poursuite du programme d'investissement sur la transition énergétique des bus, les projets d'adaptations des infrastructures de maintenance et de remisage.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame FERRIER. Sur cette première partie consacrée à l'examen des comptes sociaux de l'EPIC, y a-t-il des déclarations ou des commentaires avant de donner la parole à M. LECLERCQ ?

M. HONORÉ.- De la même manière que nous allons cumuler les différents points à décliner avant les avis, pour l'UNSA il n'y aura qu'une intervention sous forme de déclaration globalisant les sujets. Je propose de faire cette intervention après la fin de la présentation des éléments.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il des questions de compréhension, des souhaits de précision à adresser à M. LECLERCQ ?

M. BAZIN.- Il en sera de même pour la CGT. Nous aurons une déclaration qui reprendra les deux points. Nous aurons aussi quelques questions à ce moment.

Mme BLONDEL.- Il en sera de même pour la CFE-CGC.

M. LE PRÉSIDENT.- Jean-Yves, souhaites-tu intervenir sur cette partie ou à la fin ?

M. LECLERCQ.- Je ne pense pas que ce soit nécessaire, tout ce qui a été indiqué est très factuel. C'est une analyse très claire des comptes du premier semestre qui a été fournie par M. SARDANO et le cabinet Secafi. Je n'ai pas grand-chose à ajouter. Ce sont des résultats en nette amélioration, même si celle-ci est encore timide au vu de l'état du redressement du trafic.

Je répondrai tout à l'heure à toutes les questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de poursuivre.

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous poursuivons, mais M. SARDANO a peut-être une ou deux questions.

M. SARDANO.- Il n'y a pas de question. Le bilan est relativement clair. L'expertise a permis de nous éclairer, cela devient presque facile pour des béotiens tels que nous, avec ces documents et les interventions de la direction en commission. Les échanges ont été riches et nombreux. Nous avons obtenu les réponses. Il y a plus d'interrogations sur les filiales que sur l'EPIC. Il était intéressant de voir comment ce nouveau contrat allait impacter les comptes. Nous l'avons un peu vu. Des éléments apparaissent. Cela venait en complément de la séance d'il y a quelques jours sur le suivi du contrat. Nous constatons une reprise, c'est timide.

Il y a le sujet de la productivité qui fâche. Cela a été demandé lors de la commission et c'est récurrent, lors du bilan, nous demandons la répartition entre les suppressions de postes et autres quand on voit 1 % de productivité. Pour rappel, au bilan à six mois, nous n'avons jamais cette information qui nous est généralement fournie lors de la présentation de fin novembre. Nous serons patients.

Même dans un environnement très compliqué, les salariés ont toujours répondu présents. Nous le disions, lorsqu'Île-de-France Mobilités nous a demandé de remettre ou de diminuer l'offre, ou de nous adapter, nous avons toujours été capables d'y répondre grâce à la maintenance et aux exploitants du terrain, de répondre rapidement. Les salariés n'ont pas forcément vu un retour de leur investissement en dehors de remerciements.

IV QUESTIONS ECONOMIQUES

Information sur la situation des filiales à fin juin 2021

**Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30
juin du Groupe RATP**

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose à Mme EGRETAUD de poursuivre.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Je vais commencer par RATP Dev en reprenant les éléments qui viennent d'être exposés. On part d'une base qui était assez critique sur le premier semestre 2020. Au niveau de l'évolution de l'activité, il y a une progression de 7 % du chiffre d'affaires de RATP Dev sur le premier semestre 2021, soit une progression notable de plus 41 M€. En miroir avec les prévisions à la fin de l'année, la tendance est bonne puisque 48 % du budget annuel est réalisé à mi-année pour RATP Dev.

Cette progression présente des évolutions différenciées. Il y a un impact moins violent de la crise sanitaire sur le premier semestre 2021 qui, dans les faits, joue favorablement dans l'évolution du chiffre d'affaires, pour plus 36 M€. Cet impact reste important puisque pour RATP Dev, moins 51 M€ de chiffre d'affaires sont en lien avec la crise sanitaire, avec un impact très notable et significatif sur le *sightseeing* au même titre que l'année précédente. Ce qui n'était pas prévu, puisque le troisième confinement ne l'était pas, c'est un impact plus important en France que ce qui était budgété.

En termes de contrats, le premier semestre 2021 bénéficie pour RATP Dev, de l'effet en année pleine de la dynamique commerciale de 2020, donc de tous les contrats remportés, et plus spécifiquement aux États-Unis avec Prince George County et Comet, mais aussi la ligne 3 du métro du Caire, ainsi que Quimperlé en France même si c'est peu moins notable.

Sur le portefeuille existant, la croissance organique est très légère, un peu faible, plus 2 M€. Elle masque des évolutions différenciées puisque nous avons une bonne tenue des contrats au Moyen-Orient, en Afrique du Sud et aux États-Unis, mais cette belle progression sur ces contrats au niveau de l'activité a été en partie absorbée par l'effet des grèves et de la perte de routes à Londres. C'était l'ensemble des évolutions favorables.

Les évolutions défavorables sur le chiffre d'affaires de RATP Dev se caractérisent par l'effet négatif de conversion des devises, qui pèse pour moins 13 M€ dans l'évolution du chiffre d'affaires, et la perte de contrats, les sorties de périmètres concentrées essentiellement sur le contrat du métro d'Alger, qui pèsent pour moins 15 M€.

En termes de zones géographiques, il n'y a que les États-Unis et la France qui présentent une croissance significative de leur chiffre d'affaires sur le premier semestre 2021. Pour la France, on note un moindre impact de la crise sanitaire, auquel s'associent des mesures compensatoires liées aux issues favorables des négociations contractuelles sur les contrats Optile et Prince George County. Les États-Unis bénéficient de gains de contrat.

En termes d'évolution de résultat net part du Groupe de RATP Dev, il y a un effet de base très défavorable sur le premier semestre 2020. Il a été précisé tout à l'heure, il s'agit de la dépréciation du *goodwill du sightseeing*, qui n'est pas reconduite sur ce premier semestre 2021. De facto, il y aura une réduction notable de la perte nette de RATP Dev. Ce résultat net demeure déficitaire à hauteur de quasiment 23 M€ en fin de premier semestre 2020. Il est important de retenir pour RATP Dev, qu'un enjeu d'amélioration de la performance des contrats demeure, raison pour laquelle on reste à ce niveau déficitaire.

En fait, hors élément exceptionnel du *sightseeing* au premier semestre 2020, RATP Dev ne parvient pas à revenir à l'équilibre parce qu'il y a une trop faible progression de son Ebit récurrent qui demeure déficitaire sur les six premiers mois de l'année, cet Ebit étant prévu déficitaire à la fin de l'année.

Que peut-on mettre en exergue par rapport à cette absence de croissance et de dynamisme de l'Ebit récurrent ? L'amélioration de la performance globale des contrats est relativement ténue, tout juste plus 0,3 M€ sur le premier semestre 2021. On a cependant une confirmation du redressement aux États-Unis. Désormais l'équilibre est largement atteint, et cette zone est en objectif de croissance. On a une progression de la performance des contrats au Maghreb mais à l'inverse, au Royaume-Uni une zone qui peine à renouer avec l'équilibre parce que les conditions de marché sont encore très difficiles et que l'on a exceptionnellement un impact des grèves sur le premier semestre.

Le plan de transformation a permis de dégager des économies de coûts, qui ne sont malheureusement pas suffisantes pour pouvoir renouer avec l'équilibre sur cette zone. Par ailleurs, les résultats ont été impactés par des sorties de périmètre, un recul de la performance opérationnelle au Moyen-Orient et la mise à l'arrêt du *sightseeing*.

À cela s'ajoute -et cela a pesé dans l'évolution du résultat opérationnel de RATP Dev- une hausse des coûts de développement et de structure des holdings de plus de 8 M€, comptabilisant pour la première fois la refacturation de *management fees* pour 1,4 M€, ce qui donne une idée de l'impact global sur l'ensemble de l'année.

Par ailleurs, la crise sanitaire a impacté les résultats de RATP Dev, même si l'impact est moindre par rapport au premier semestre 2020. Au-delà de ces effets de la crise, RATP Dev avec ce que l'on vient de présenter sur l'évolution d'Ebit récurrent, fait face à un enjeu majeur d'amélioration de sa performance pour pouvoir renouer avec une croissance rentable.

Concernant l'activité des autres filiales, un premier point sur l'unité d'affaires RATP Solutions Ville, essentiellement composée de RATP Connect en termes d'évolution de l'activité et de résultats. À mi-année, cette unité d'affaires présente malheureusement une baisse de 6 % de son activité. Cela reste quand même dans l'épure des prévisions pour l'ensemble de l'année. Cette baisse est exclusivement portée par RATP Connect dont l'activité a été grevée par la crise sanitaire avec un recul des commandes et des retards sur les projets 3G et 4G.

Le résultat net de cette unité d'affaires affiche la même tendance à la baisse que l'on peut observer sur le chiffre d'affaires, avec toutefois une légère amélioration pour RATP Connect mais un recul pour RATP Real Estate.

Le Pôle Services est dans une évolution inverse du chiffre d'affaires pour lequel on note une progression significative de 16 %. Cette croissance est seulement portée par RATP Smart Systems, avec l'intégration de Mappy. Il y a donc un effet périmètre sur l'évolution de ce chiffre d'affaires. À mi-année, il atteint tout juste 32 % des ambitions de l'ensemble de l'année pour le Pôle Services. Il y a un retard en termes de chiffre d'affaires.

En revanche, c'est à l'inverse de l'évolution du chiffre d'affaires, une perte nette s'est sensiblement dégradée pour le Pôle Services, à moins 9 M€, dont l'essentiel est porté par RATP Smart Systems, et qui répercute des effets de décalage de rentabilité de certains projets. J'investis mais je n'ai pas de retour sur investissement immédiat. Cela se matérialise par le chiffre d'affaires.

Par ailleurs, des difficultés sur un contrat de billettique du métro de Hanoï ont obligé RATP Smart Systems à constitué une provision pour perte de 2 M€.

Sur Systra, sur le premier semestre de l'année 2021, Systra présente une belle croissance de son chiffre d'affaires (9 %) bien qu'il y ait un impact défavorable de la crise sanitaire sur cette évolution. La filiale est plutôt assez sécurisée en termes de carnets de commandes. Systra a sécurisé 17 mois de chiffre d'affaires.

Pour le premier semestre 2021, cette progression de l'activité a été soutenue par l'activité en France et par la phase 2 du projet de ligne grande vitesse au Royaume-Uni. Systra présente malheureusement toujours une contribution au résultat net qui est déficitaire, de l'ordre de moins 1,2 M€. Elle est toutefois en baisse par rapport au premier semestre 2020. Elle comptabilise un élément exceptionnel lié à l'application des normes IFRS puisque des provisions retraite ont été enregistrées au premier semestre 2020, mais n'ont pas été reconduites en 2021, en tout cas pas de la même ampleur.

Mme FERRIER (Secafi).- Pour conclure sur les résultats du Groupe, nous avons dressé un panorama des principaux indicateurs économiques à la fois pour l'EPIC, RATP Dev et les autres filiales, et le consolidé au niveau du Groupe avec un résumé à la page suivante.

Après une année 2020 marquée par une crise sanitaire qui a impacté fortement l'ensemble du secteur du transport de voyageurs, le premier semestre reste touché par cette crise et par les différentes mesures sanitaires mises en place. Des réductions d'offres sont parfois assez importantes sur certains réseaux. Nous commençons à voir la déconnexion entre la reprise de l'offre et une reprise de la fréquentation plus lente, même si cette dernière est en augmentation par rapport au semestre précédent. Le retour à un niveau nominal mettra plusieurs années. Comme l'a indiqué M. SARDANO, il faudra être vigilant par rapport à cette déconnexion entre l'offre de services et la fréquentation, et aux possibles velléités des autorités organisatrices dans leur ensemble, de proposer une réduction plus importante de l'offre de transport.

Concernant le Groupe RATP, la trajectoire des indicateurs et des résultats du Groupe est en hausse par rapport au semestre précédent. Certains retrouvent leur niveau d'avant crise, bien que toujours impactés par le contexte sanitaire des six premiers mois.

Comme nous l'avons vu dans l'analyse de l'EPIC, de RATP Dev et des autres filiales, le chiffre d'affaires progresse de 5,1 %, à 2,9 Md€. Il y a un effet Covid de moins 130 M€. Le chiffre d'affaires Groupe bénéficie des contre-effets de l'année 2020, qui regroupent à la fois la crise sanitaire et les mouvements sociaux. Les mécanismes contractuels du contrat IDFM ont amorti à 90 % les pertes de recettes sur les six premiers mois. Concernant RATP Dev, les activités ont été percutées par la crise sanitaire, essentiellement sur les activités de tourisme. Si on isole tous ces effets, le niveau d'activité de RATP Dev renoue avec le niveau observé il y a deux ans.

Le résultat opérationnel est en progression de 114 M€, principalement tiré par l'EPIC RATP. Nous retrouvons les mêmes effets que pour le chiffre d'affaires, avec une évolution contenue des charges d'exploitation et un effort de productivité en ligne avec l'exécution du contrat. En revanche, concernant RATP Dev, nous l'avons vu tout à l'heure, la filiale peine à retrouver un résultat opérationnel à l'équilibre, puisqu'il demeure déficitaire sur les six premiers mois de l'année, avec une amélioration sur le portefeuille existant de RATP Dev qui a été ténue, et une évolution importante des coûts de développement et des coûts de structure.

Sur le résultat net, le semestre de l'année 2020 avait marqué des pertes pour la première fois pour le Groupe RATP. Le résultat net est en progression à 105 M€, comparable à son

niveau d'avant crise. Il reste impacté par les effets de la crise sanitaire, mais bénéficie notamment au niveau de l'EPIC RATP, d'un effet déport de la créance d'impôts différés qui vient jouer favorablement sur le résultat net. Est intégré l'effet déport de la dépréciation des actifs du *sightseeing* constatée en 2020 côté RATP Dev. Malgré une résorption des pertes, comme l'a indiqué Mme EGRETAUD, RATP Dev fait face à un enjeu d'amélioration de sa performance avec l'objectif de traduire le volume de chiffre d'affaires en une croissance rentable. Ce sera l'objectif du nouveau projet stratégique de RATP Dev.

La dette nette ressort à 5,7 Md€, en hausse de 146 M€. Comme je l'ai indiqué pour l'EPIC, cette augmentation est liée à une hausse de la dette fournisseur qui n'est que temporaire. Les investissements au niveau du Groupe, ont progressé de 20,5 % sur le premier semestre, portés à 95 % par l'EPIC RATP. Nets des subventions, ces derniers ont été intégralement financés par la capacité d'autofinancement.

Un dernier point concerne le Groupe et la réprévision de fin d'année. Une réprévision a été réalisée, un peu meilleure que prévu dans le budget initial. Toutefois, de nombreux risques et opportunités ont été identifiés mais ne sont pas intégrés à cette réprévision.

Vous le savez, IDFM a de nouveau sollicité l'aide de l'État à hauteur de 1,3 Md€. Un risque pourrait émaner d'IDFM et d'un nouveau gel des paiements estimé à 370 M€ mensuels. Pour anticiper ce risque, le Groupe a pris des décisions de prudence sur ses positions de trésorerie. Nous notons que la trésorerie du Groupe est sécurisée jusqu'à la fin de l'année puisqu'à fin juillet, le Groupe dispose de plus de 3 Md€ de trésorerie dont une grande partie est disponible immédiatement ou à J + 32 (J + la fin du mois).

Concernant la réprévision, cette amélioration a été modélisée. Elle est essentiellement portée par l'EPIC RATP. Il faut noter de meilleures perspectives d'atterrissage concernant RATP Dev. En revanche, des difficultés ont été identifiées sur RATP Smart Systems compte tenu du refus d'IDFM de commissionner les ventes de titres notamment.

Néanmoins, cette prévision demeure soumise à différents facteurs d'incertitude puisqu'à date, 82 M€ de risques émanant pour l'essentiel de l'EPIC RATP ont été identifiés, ainsi que 25 M€ d'opportunités qui pourraient faire varier d'autant la prévision de l'atterrissage. Vous trouverez dans le document n° 2, l'essentiel des risques et opportunités qui sont identifiés.

Nous vous remercions de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Nous avons évoqué successivement la situation des filiales et l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin. Je vais donner la parole à M. HONORÉ, M. DELEBARRE et Mme BLONDEL pour nous faire part des déclarations mentionnées tout à l'heure.

M. HONORÉ.- Avant tout, il convient de resituer les éléments sur lesquels les élus du CSEC sont consultés ce jour.

L'arrêté de compte à mi année, constitue une « photo », un « instantané » de la situation de l'entreprise et du Groupe au 30 juin. Celle-ci donne une tendance, sur notre capacité à remplir notre mission de service public de transport de masse, sur l'atteinte ou non de nos objectifs contractuels.

S'agissant de l'EPIC RATP, chacun pourra constater un relatif « retour à la normale » des résultats, avec des valeurs proches de celles réalisées au 1er semestre 2018 et 2019.

Les résultats du 1er semestre 2021 étant obtenu dans un contexte sanitaire qui impacte négativement l'entreprise, à la fois par des surcouts « Covid » et par une baisse des recettes directes et annexes.

2020, restant, une année atypique par la conjugaison d'une pandémie planétaire et de la fin du plus long conflit social de l'histoire de la RATP.

L'entrée en vigueur des nouveaux dispositifs du contrat IDFM signé en juin 2021, pouvait laisser craindre des conséquences sur les équilibres financiers de l'EPIC. Force est de constater que ceux-ci restent relativement sécurisant pour la RATP. Cela dans un contexte pandémique ou la baisse de fréquentation est synonyme notamment de moindres recettes.

Nous pourrions tout autant nous féliciter de la capacité de l'entreprise à dégager des marges, limiter ses charges d'exploitation ou tenir un niveau d'investissement de tout 1er ordre.

Mais il y a un mais, plusieurs même !

Alors que notre service public s'appuie au quotidien sur « l'humain », hier considéré comme la première ressource de l'entreprise, que les femmes et les hommes qui constituent la RATP ont démonté leur capacité à demeurer « au front » sans faillir face à la pandémie, les orientations stratégiques du Groupe RATP et le nouveau contrat IDFM viennent imposer une très forte productivité à l'ensemble des salariés de l'entreprise.

1% net en 6 mois, tel est le score déjà atteint, celui-ci s'accompagnant de son corollaire en matière de réorganisations, augmentation de la charge mentale, de la charge de travail et de son impact sur les effectifs et des collectifs de travail déjà affaiblis.

Si cela n'était pas suffisant, les salariés de l'entreprise ont également à supporter, à minima, une modération salariale via un gel de la valeur du point depuis plusieurs années.

Nous pouvons légitimement nous interroger sur les conséquences à moyen terme de cette stratégie qui voit les efforts des agents RATP récompensés par un décrochement de leurs revenus avec une MSPA inférieure à l'inflation.

A quoi bon s'investir, faire continuellement des efforts, produire toujours plus en ayant comme récompense de plus en plus de difficultés à joindre les deux bouts ?

La perte de repères, de confiance en l'entreprise, face à de perpétuelles restructurations ne conduit-elle pas à une perte de sens et de motivation ? Pas sûr que l'entreprise y gagne au final !

Enfin, les investissements réalisés dans les filiales du Groupe RATP, le sont généralement en dégageant une marge allant au-delà du contrat IDFM, capacité générée au sein de l'EPIC par les forces vives de l'entreprise mais dont les agents ne profitent pas !

Si les résultats de la RATP, sont à nouveau dans le vert, tel n'est pas nécessairement le cas des filiales du Groupe. Nous pouvons constater une nouvelle fois, que c'est toujours la maison mère qui tire les résultats du Groupe.

Le contexte sanitaire pesant fortement sur l'économie mondiale et les déplacements, nombre de nos filiales connaissent un redressement plus lent que celui de l'EPIC qui ne permet pas un retour à l'équilibre de celles-ci.

RATP Dev, filiale qui pèse plus de 21% du CA du Groupe ne parvient toujours pas à renouer avec la rentabilité et semble peiner à trouver une croissance pérenne.

Les résultats des autres « petites » filiales du Groupe sont pour le moins contrastés, parfois « atones », parfois inférieurs aux objectifs attendus.

La croissance de Systra ainsi que son carnet de commande, devrait permettre d'envisager un retour en positif de son RNPG.

A l'heure où l'entreprise envisagerait de filialiser nombre de ses activités, les résultats des filiales du Groupe ne peuvent entraîner que réticences au changement, et interrogent sur la pérennité et la rentabilité de ces activités.

Merci.

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

M. LONGET.- La RATP, engagée depuis peu dans un nouveau contrat avec IDFM, affiche un niveau de résultat net important malgré la crise sanitaire et bénéficie d'une dynamique d'investissement soutenue.

Les effets de la crise s'estompent et nous croisons tous les doigts pour que cela dure.

Pour autant, nous avons bien conscience que cette situation n'est pas due à la stratégie conquérante mise en avant par le groupe RATP dans ces communications mais simplement grâce à un contrat IDFM protégeant plus les intérêts de notre entreprise, ainsi qu'à un dispositif de chômage partiel, alors même que nous n'aurions légitimement pas dû en bénéficier.

Bien évidemment tout cela aurait été impossible sans l'engagement sans faille des salariés, premiers de corvée, qui ont su s'adapter aux contraintes sanitaires fluctuantes, quand elles n'étaient pas contradictoires voire incohérentes (port du masque, RTT et CA imposés,...). Cette résilience, cette résistance, est, encore une fois, le fruit du travail des femmes et des hommes qui constituent l'entreprise et portent ses valeurs, c'est ça la force d'un service public !

La CGT RATP se tourne vers la Direction et lui pose une seule question :
Fort de ce constat, comment osez-vous, une fois de plus, expliquer aux salariés de l'entreprise, que le démantèlement de notre entreprise doit se poursuivre coûte que coûte ?

- Externalisation des prestations sociales,
- Plan de productivité Diapason,
- Réorganisations incessantes,
- Négociations salariales en berne,
- filialisations à tout va
- généralisation des Flex Office,
- dialogue social à la méthode macroniste, etc...

Malgré vos ambitions de conquête, c'est toujours l'EPIC qui sauve les filiales, qui elles tirent le groupe vers le bas.

RATP DEV voit certes son chiffre d'affaires progresser, mais la rentabilité de ses investissements pose question et son résultat opérationnel reste déficitaire.

La CGT RATP ne cesse de le répéter, les salariés de l'EPIC ne bénéficient que de peu de reconnaissance de la part de la Direction de l'entreprise, car quel que soit le contexte, à plus forte raison dans la tempête, à vous entendre ils ne méritent toujours pas une revalorisation salariale à la hauteur de leur engagement quotidien, seul élément de rémunération pérenne bénéficiant à l'ensemble des salariés.

Comme l'affirme la Direction, « son bien le plus précieux, ce sont les femmes et les hommes qui la constituent ». la CGT RATP regrette qu'elle ne s'en souvienne jamais lorsqu'elle supprime leurs emplois,

dégrade leurs conditions de travail ou lors des négociations salariales annuelles.

Il serait grand temps, Monsieur le Président, que la direction de l'entreprise démontre de manière factuelle qu'elle tient à ses salariés car, à force de réitérer cette affirmation avec des augmentations de salaire bloquées à 0 cela devient du mépris.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur LONGET. Madame BLONDEL ?

Mme BLONDEL.- Sur les comptes sociaux et Les comptes consolidés au 30 Juin 2021

Globalement sur ce premier semestre de nombreux indicateurs sont en hausse, notamment de 23% sur le service offert et 19% sur la fréquentation mais reste loin du nominal de l'avant crise. Les potentiels impacts à moyen et long terme de la crise sanitaire sur les finances du Groupe comme sur les personnels restent préoccupants.

Globalement, le Chiffre d'affaire de l'EPIC retrouve son niveau d'avant crise, ce qui est une bonne nouvelle pour les personnels.

Le chiffre d'affaire est en croissance de 4% et bénéficie du contre effet des événements de 2020 . Suite aux nouvelles modalités du contrat 2021-2024, les rémunérations d'IDFM progressent de 60% et représentent désormais 94% du CA de l'EPIC RATP.

Les recettes directes sont en croissance de 7.5%

Les charges d'exploitation reculent de -2M€ , les effectifs sont stables (+87 agents) néanmoins une productivité nette à -1% nous pose question : en effet nous n'avons pas connaissance de la productivité brute.

L'évolution du résultat net bénéficie de la croissance du résultat d'exploitation, le résultat est multiplié par 4 par rapport à 2020.

Les investissements poursuivent leur progression record, en hausse de 17% au 30 juin 2021, même si des retards importants sont constatés sur les projets matériels roulants ferrés. A noter que l'impossibilité de comparer les chiffres des schémas directeurs d'investissement 2020/2021 ne facilite pas la compréhension des tendances et des évolutions.

Le transfert des immobilisations de l'OT au GI dégrade fortement la trajectoire économique de ce dernier. Concernant SUR les éléments fournis ne tiennent pas compte du transfert des coûts du sujet sécurité privée dont l'impact sera très significatif et bien au-delà de 10M€ par an (qui est le résultat temporaire présenté).

Par rapport à décembre 2020, la dette nette progresse de 1.6% à plus de 5,5 milliards d'€.

Concernant les filiales de RATP Dev., même si on constate un retour à la croissance, les résultats restent déficitaires. La situation de la créance algérienne reste préoccupante.

Le résultat net part du Groupe des filiales enregistre une amélioration de +39M€ mais demeure déficitaire.

Le chiffre d'affaire du Groupe RATP, moins impacté par la crise sanitaire en 2021 et bénéficiant du contre effet positif de la grève de Janvier 2020, progresse de 5,1%

Quelle sera l'évolution de la crise sanitaire ?

Dans le contexte du prolongement de la crise sanitaire et de ses effets potentiels à moyen et long terme

sur le trafic voyageurs, la situation tendue avec IDFM sur les sujets financiers, impliquant au mieux des décalages de règlement ou des gels de paiement, reste préoccupante.

Quelle sera la volonté d'IDFM concernant l'offre de transport et sa reconnaissance de nos ventes au travers de nos filiales ?

Les incertitudes qui demeurent quant aux modalités qui seront finalement mises en œuvre par IDFM pour introduire la concurrence sur le réseau de surface et la perte possible de parties du réseau auront bien entendu un impact sur les résultats du Groupe.

Les incertitudes et les craintes sont nombreuses : les multiples projets en cours - y compris les opérations immobilières et les changements dans les habitudes de travail liées à Lyby+, la création de BU et de filiales, l'introduction de nouveaux outils ou encore la mise en œuvre du nouveau contrat avec IDFM n'ont pas seulement des impacts économiques et financiers sur le Groupe RATP : ils contribuent également à l'instauration de défis professionnels difficiles pour les agents, en recherche permanente d'adaptation. C'est pourquoi la CFE CGC considère que le moment est mal choisi pour entreprendre de réformer la rémunération des encadrants sur lesquels repose la réussite de ces transformations.

La CFE CGC Groupe RATP, souhaite s'en tenir à l'appréciation de la régularité et la sincérité de l'arrêté des comptes présentés, même s'ils sont la traduction de choix de gestion et des politiques d'entreprise.

Par conséquent la CFE CGC Groupe RATP porte un regard positif sur les comptes sociaux et les comptes consolidés au 30 Juin 2021

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame BLONDEL. Avant de passer la parole à M. LECLERCQ, y a-t-il des demandes de prise de parole ?

Jean-Yves, je te cède donc la parole.

M. LECLERCQ.- Je propose de répondre aux différents points soulevés. Il y en a eu assez peu concernant l'EPIC, sinon sur la question de la productivité. Sur ce sujet, comme l'a souligné M. SARDANO, il est très difficile de donner à mi année un détail de la productivité car nous ne disposons d'analyses sur les comptes semestriels aussi approfondies qu'au moment du budget ou des comptes annuels. Néanmoins, la productivité réalisée sur le premier semestre est conforme au budget.

Dans le premier projet de budget que nous avons approuvé en novembre dernier, qui a été finalisé en avril après signature du contrat, nous vous avons présenté la manière dont nous entendions réaliser cette productivité, qui reposait sur une productivité brute de 1,4 % et des évolutions de gestion de 0,4%. Cela représentait 34 M€ au total, correspondant à 1 %. Sur le total, cet effort qui correspondait aux plans d'actions menés sur cette année reposait pour 14 M€ sur la performance liée au projet Diapason, pour 6 M€ sur la performance achats, pour 5 M€ sur la transition énergétique des bus, les économies d'énergie essentiellement, et pour 9 M€ sur la performance, la productivité nette, des autres activités.

Ces intentions retracées dans le budget annuel se confirment sur le premier semestre. Cela vous donne une indication de la manière dont nous nous y prenons. Quand nous arrêterons le budget 2022, nous vous présenteront l'estimation d'atterrissage sur 2021 et nous pourrons vous donner plus de détails sur les réalisations 2021. Nous aurons fait toutes les analyses dans le courant de l'automne.

Concernant l'EPIC, M. SARDANO a souligné que le nouveau contrat prévoyait des rémunérations sans marge. Ce n'est pas exactement le cas. Les rémunérations d'exploitation, celles qui couvrent les coûts d'exploitation hors investissements, sont effectivement sans marge. Elles

comportaient une marge un peu artificielle dans le contrat précédent, pour générer une CAF suffisante pour couvrir le niveau annuel des investissements, sachant que nous n'avons pas de rémunération des capitaux engagés dans la C2 pour financer les investissements. Le nouveau modèle est différent. Nous n'avons pas de marge pour couvrir les coûts d'exploitation tels que projetés. En revanche, nous avons une vraie marge fournie par la rémunération des capitaux engagés à travers la R2, qui permet de financer de façon plus saine nos investissements. Cette marge fait que le résultat net est positif pour l'EPIC. Nous avons toujours une marge, mais elle est structurée et construite de manière différente.

J'ai l'impression que les remarques faites portent essentiellement sur les filiales. Beaucoup d'éléments ont été indiqués. Je vais essayer d'y répondre globalement.

La performance des filiales n'est pas atone ou faible, mais plutôt plus forte que celle de l'EPIC en termes de croissance, puisque l'activité des filiales croît de 8 % contre de 4,4 % pour celle de l'EPIC dans les comptes consolidés. Elle est plus rapide, c'est normal puisque c'est une stratégie de développement que nous poursuivons.

La croissance est-elle rentable ? En valeur absolue, il y a encore 16 M€ d'impact du Covid sur les résultats des filiales sur ce premier semestre. Cela signifie que le résultat opérationnel, l'Ebit, est positif de 2 M€ en dehors de cet impact du Covid puisque nous avons 16 M€ d'impact Covid pour moins 14 M€ d'Ebit. Au global, c'est une performance positive, qui le deviendra encore plus quand les effets Covid se dissiperont. La rentabilité des filiales est encore négative. Il faut souligner que les filiales sont néanmoins au total, et en particulier RATP Dev, en phase ou en avance sur leur budget, c'est-à-dire que leur performance sur le premier semestre est supérieure à celle du budget.

Le budget prévoit un renforcement significatif des efforts de développement, et donc des coûts de développement en hausse par rapport aux années précédentes. C'est un véritable choix de l'entreprise. Développement commercial de RATP Dev qui répond cette année à tous les appels d'offres Optile et qui se lance dans un certain nombre d'appels d'offres de métro automatique, appels d'offres qui permettront, si nous les gagnons, d'avoir des contrats plus rentables que la moyenne. Il y a le Grand Paris Express et des contrats que nous allons chercher notamment en Australie et à Singapour. Les nombreux projets de développement expliquent l'évolution qui vient compenser pour partie, la rentabilité des contrats. C'est un investissement pour l'avenir.

Investissement dans le développement de Cap Île-de-France. Nous construisons une nouvelle filiale qui répondra aux appels d'offres du bus, et demain du tram-train et du Transilien. Aujourd'hui cela ne rapporte rien, puisque nous engageons des coûts pour préparer des appels d'offres, mais nous les avons budgétés.

Troisième domaine, le programme MaaS mené par RATP Smart Systems. Ce programme est un gros investissement pour l'avenir. Il rencontre aujourd'hui une difficulté qui est le refus d'IDFM de commissionner les ventes sur les titres de transport secs, c'est-à-dire les titres de transport sans autres fioritures. Le gros du programme MaaS et son objectif ultime sont de vendre des forfaits de mobilité qui vont au-delà de la vente d'un titre de transport ou d'un abonnement sec. L'objectif est de se positionner comme fournisseur des tickets mobilité. IDFM sera contraint par la loi de les commissionner. Cela induit néanmoins un retard sur le plan d'affaires du MaaS sur lequel nous nous repencherons à l'automne pour nous assurer que nous ne dévions pas significativement de la trajectoire financière que nous nous sommes fixée.

Sur RATP Solutions Ville, nous engageons également du développement. Nous attendons l'issue de deux grands appels d'offres très importants pour l'avenir de Solutions Ville, à la rentrée. Le premier est celui de la société du Grand Paris sur l'équipement en fibre optique du réseau du Grand Paris Express porté par RATP Connect au sein de Solutions Ville. Le second est celui du réseau de froid de la Ville de Paris pour lequel nous sommes candidats conjointement avec Engie. Ce

sera une très grosse concession que nous espérons gagner et qui contribuera aux profits futurs de Solutions Ville.

Ce qui est en train de monter en puissance et qui fait la croissance de Solutions Ville c'est le programme de l'immobilier tertiaire porté par RATP Real Estate et sa filiale Urban Station, qui porte les nouveaux immeubles réaménagés Val-Bienvenue, Shamrock pour l'informatique, LYBY puisque la première tranche de LYBY bâtiment C a ouvert il y a quelques mois. Cela génère une croissance assez forte de ce chiffre d'affaires.

Au global, les filiales sont en croissance. Leurs résultats sont en phase avec le budget, même si vous avez raison de souligner qu'ils sont encore négatifs et que nous avons besoin de les faire progresser. Tout cela est assumé.

Je voudrais revenir sur RATP Dev. En dehors des coûts de développement, l'Ebit courant des activités de RATP Dev, à l'exception de deux activités, est positif. Les taux de rentabilité se situent entre 4% et 15 à 20 %. Seuls deux activités sont en perte sur ce semestre. La première, l'activité UK qui a été considérablement redressée ces dernières années, est légèrement en perte (1,2 M€). La deuxième est celle qui génère l'essentiel de la perte, il s'agit du *sightseeing*. C'est normal puisque l'activité de bus touristiques a été complètement arrêtée pendant ce semestre, ce qui dégage une perte de 8 M€.

Mais en régime de croisière, cette activité est la plus rentable du groupe RATP Dev. C'est une activité BtoC. Il n'y a pas d'autorité organisatrice derrière. Quand les touristes sont là, l'activité est très profitable. Sans eux, il n'y a que des coûts que nous avons essayé de réduire au maximum, mais pas de chiffre d'affaires. Néanmoins, si on devait arrêter cette activité à chaque fois que le tourisme baisse, on ne la redémarrerait jamais. Le choix stratégique est de la faire perdurer. Évidemment, nous avons un très mauvais moment à passer en ce moment.

Sur la réévaluation du Groupe, cela a été souligné par Mme FERRIER, il existe évidemment un risque non nul d'avoir des difficultés avec IDFM à l'automne puisqu'ils sont en discussion avec l'État, comme l'année dernière, pour se faire compenser pour partie les pertes liées au Covid. Je ne sais pas quelle sera l'issue de ces discussions. Nous pourrions avoir des retards de paiement. Cela ne peut pas être des cessations de paiement, puisque nous disposons d'un contrat solide en vertu duquel ils se sont engagés à nous rémunérer. Comme l'a dit Mme FERRIER, c'est de l'ordre de 370 M€ par mois. Si nous ne les avons pas, notre trésorerie est néanmoins suffisante pour continuer à fonctionner largement jusqu'à la fin de l'année sans ce cash.

Je vous rappelle que l'année dernière, nous avons porté pour le compte d'IDFM un déficit de trésorerie de l'ordre de 900 M€, qui s'est progressivement accru jusqu'en décembre. Nous avons été heureusement compensés en décembre. Nous avons la résilience suffisante pour porter ce type de choc, même si nous préférons évidemment nous en passer.

M. LONGET a posé une question plus générale sur la stratégie de développement des filiales : a-t-on raison de réinvestir la marge de l'EPIC dans le développement des filiales ? Pour moi, c'est un vrai choix stratégique. L'objectif est une croissance rentable, même si nous avons besoin d'investir un certain temps avant que cette rentabilité apparaisse. Si nous ne le faisons pas, nous serions condamnés à une attrition progressive des activités. Quoi qu'il arrive, notre activité historique, sera soumise à la concurrence en 2025, 2030 et 2040.

Nous ne pourrions pas tout gagner, même si nous ferons le maximum pour gagner le plus grand nombre d'appels d'offres. Si nous ne développons pas d'autres activités, l'activité du Groupe RATP va se réduire comme peau de chagrin. L'EPIC lui-même, va progressivement voir son périmètre d'activité se réduire au profit d'activités qui seront opérés sous forme de filiales, hormis la gestion d'infrastructure et la sûreté. Qu'on le souhaite ou non, c'est ainsi que cela se passera au vu

de la manière dont l'autorité organisatrice compte mener l'ouverture à la concurrence. Je ne parle pas seulement des filiales de développement, mais de celles qui reprendront, comme ce sera le cas pour Bus en 2025, des activités opérées par l'EPIC aujourd'hui. Il faut investir dans ces activités, tout comme Renault investit dans la voiture électrique, Total dans les énergies propres. Si nous n'investissons pas dans le développement et la diversification de nos activités, nous n'existerons plus dans dix ans.

Pour moi, c'est une obligation. Cela implique d'investir, de prendre des risques. Nous le voyons, ces prises de risques sont profitables dans certains domaines, elles aboutissent à des échecs dans d'autres. C'est le prix à payer pour continuer à développer le Groupe et éviter qu'il disparaisse progressivement. Il me paraît important de continuer à faire ces investissements. Pour moi, ce n'est pas contradictoire avec un fonctionnement normal de l'EPIC et une politique de rémunération correcte qui devra se poursuivre. La rémunération moyenne des personnes en place progresse d'ailleurs significativement plus vite que l'inflation. C'est appelé, au vu du fonctionnement normal de notre politique salariale, à perdurer.

J'espère avoir répondu à l'essentiel des remarques.

M. LE PRÉSIDENT.- Je pense que oui. M. LONGET et M. BAZIN ont demandé la parole.

M. LONGET.- Monsieur LECLERCQ, une interrogation à la lecture des documents. On s'aperçoit de résultats en forte amélioration pour l'EPIC qui bénéficie de l'effort de productivité. Cette productivité était de 0,5 % sur l'ancien contrat IDFM, l'entreprise l'a réalisée à 1 % avec l'effort des salariés. Avec ce nouveau contrat, le curseur est à 1 % de productivité mais qu'en est-il de la productivité des filiales ? À quoi sont-elles soumises ? Il n'y a rien dans les documents. Sont-elles contraintes comme l'EPIC ? Quels sont leurs objectifs à atteindre ?

M. LECLERCQ.- La productivité des filiales n'est pas mesurée de la même façon que l'EPIC, elles n'ont pas toutes les mêmes modèles de gestion. En pratique, les exigences de productivité auxquelles elles sont soumises sont supérieures à celles de l'EPIC. Les marges des marchés sur lesquels opère RATP Dev, notamment en France, sont faibles. C'est par la productivité que RATP Dev réussit à réaliser ses résultats, notamment en France. On ne les compare pas de la même façon, mais la pression est plus forte. Si l'on compare les charges de structure de RATP Dev avec celles de l'EPIC, même si nous renforçons les charges de structure de RATP Dev pour permettre de mieux piloter ses activités, elles sont sans commune mesure avec les charges de structure de l'EPIC qui représentent près de 20 % des charges totales. De mémoire, elles sont de moins 5 et 10 % chez RATP Dev.

Les structures de nos filiales sont beaucoup plus légères que celles de l'EPIC RATP. Les plans de productivité, à Londres par exemple, sont sensiblement supérieurs à ceux appliqués à l'EPIC, cela a permis d'engager le redressement de Londres. Il y a quelques années, nous avions des déficits supérieurs à 5 M€. Cette productivité tous azimuts menée par les équipes londoniennes, a permis de redresser l'activité. Tout le monde est soumis au même régime, il n'y a pas de traitement de faveur.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Ce que vous venez de dire est effrayant. Vous espérez beaucoup de la résilience que l'entreprise pourrait avoir, mais elle se fait sur le dos et par des sacrifices des femmes et des hommes de l'EPIC en partie. Vous venez de nous annoncer que vous faites finalement pire dans les filiales. Nous imaginons ce qui pourrait être en être s'il ne devait rester que la volonté ou la politique que vous souhaitez mener pour développer le Groupe et faire en sorte qu'il ne disparaisse pas. Demain matin, on pourrait facilement annoncer au personnel que ce n'est plus des larmes qu'il

versera, mais qu'il devra peut-être s'ouvrir les veines pour faire avancer les résultats du Groupe. C'est impressionnant. C'est la lecture que j'en ai. Même si cela choque et que cela déplaît, la résultante est là dans les propos que vous tenez. Je traduis vos propos de cette façon.

Je reste dubitatif lorsque vous dites que pour éviter que le Groupe disparaisse, on compte toujours sur l'EPIC pour se sacrifier. J'aimerais savoir quand vous allez arrêter cette hémorragie, et quand vous allez prendre conscience que les femmes et les hommes de l'EPIC n'ont jamais demandé à rentrer dans la concurrence, mais qu'on leur fait payer cela très cher parce que les salaires sont gelés depuis longtemps ou qu'ils évoluent moyennement, contrairement à ce que vous dites. Les femmes et les hommes de l'entreprise ont besoin aussi de cette reconnaissance salariale pour se dire qu'ils sont bien dans l'entreprise et qu'ils s'y identifient. Ce n'est pas le cas. On fait tout pour le Groupe mais jusqu'à quand ?

Vous voulez que ce soit un squelette qui reste pour l'EPIC ? Ma vision c'est que l'on fait rentrer dans l'entreprise de plus en plus de cadres et de personnes qui viennent de l'extérieur, de Renault pour la plupart. Vous semblez surpris, Monsieur AGULHON, mais une personne vient encore d'arriver à RATP I. A-t-on décrété que l'entreprise RATP allait recaser les personnels de Renault parce que cette entreprise va mal ? Pourquoi ces personnels viennent-ils ? Pour nous mettre à mal aussi ? Nous n'en avons pas envie. Nous avons envie d'être l'entreprise RATP, celle qui était aimée par la majorité des Franciliens. Finalement, on fait tout et le contraire de ce que nous souhaitons. D'ailleurs, on ne nous demande jamais rien. Les décisions sont prises dans les tours d'ivoire. Combien de temps allons-nous supporter cette manière de faire qui casse l'entreprise, qui démantèle l'EPIC ?

Pire que cela, vous trouvez le moyen, en créant des filiales, de sortir de l'EPIC l'ensemble du personnel qui produit, pour y caser des personnes qui ont peut-être de la matière grise. Il y en a besoin, mais on y met que les personnes qui viennent d'entreprises extérieures pour les protéger de je ne sais trop quoi. Il n'y a pas besoin du personnel qui produit, il ne faut surtout pas le protéger. Comment allez-vous réussir tout cela ? Je ne sais pas. Je me pose beaucoup de questions. L'avenir reste sombre pour la plupart du personnel.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame MEUNIER ?

Mme MEUNIER.- J'ai une question sur la filiale Systra. Suite à la transaction judiciaire, Systra accepte de verser une amende de 7,5 M€ pour éviter un procès en corruption en Ouzbékistan et en Azerbaïdjan. Quels seront les impacts financiers pour le Groupe ?

La décision date du 13 juillet 2021. Il y avait une possibilité de rétractation pendant un délai de dix jours. Y a-t-il eu une rétractation ? Accepte-t-on de verser la somme de 7 496 000 € en dix versements à compter du 31 décembre 2021 ? Y a-t-il eu une rétractation ? Quel en sera l'impact sur l'avenir, notamment en 2021, pour le Groupe RATP ?

M. LECLERCQ.- Je vais répondre d'abord à M. BAZIN. Pas plus à Paris qu'à Londres, on ne choisit l'évolution de notre environnement et des conditions de marché. Nous n'avons pas choisi l'ouverture à la concurrence des réseaux Bus et des autres, le législateur en a décidé ainsi il y a de longues années. Nous n'avons pas non plus choisi l'évolution du marché du bus à Londres, la volonté de l'autorité organisatrice de réduire son offre et la concurrence qui s'est intensifiée sur ce marché.

Dans les deux cas, nous travaillons à adapter nos structures, nos organisations et nos conditions d'exploitation à ces évolutions de marché. Si nous ne le faisons pas, nous disparaîtrions progressivement dès que le marché entrerait en concurrence. L'adaptation des structures, tout comme celle de RATP Dev à Londres, ne vise pas à pénaliser les salariés, mais à rester présent et à pouvoir continuer à opérer sur ce marché.

S'agissant de l'Île-de-France, la pression ne vient pas que de l'ouverture à la

concurrence, mais aussi -on le voit dans les discussions entre IDFM et l'État- de la contrainte financière de l'autorité organisatrice, qui nous a demandé un effort de productivité supérieur dans le cadre de la négociation du contrat. Tout comme elle l'a demandé dans des conditions tout aussi fortes, voire plus, à Transilien dans la négociation de son contrat. Nous avons négocié un effort de productivité de 1 % qui est raisonnable, de mon point de vue, quand on le compare à ce que vivent les autres entreprises de transport, je pense à la SNCF. Je pense que nous sommes plutôt en-dessous en moyenne de ce que fait cette dernière aujourd'hui, peut-être parce que nous sommes encore un peu moins exposés qu'elle à la concurrence.

En tout cas, cet effort d'adaptation est nécessaire. Ce que j'ai dit n'avait pas vocation à vous effrayer, mais plutôt à vous expliquer la manière dont on procède pour s'adapter aux évolutions de notre environnement que l'on ne choisit pas. En revanche, nous avons la capacité de peser sur notre environnement, ce que l'entreprise a fait à travers le cadre social territorial, pour éviter que l'ouverture à la concurrence du bus ne s'opère de manière sauvage. On peut à travers notre relation avec les pouvoirs publics faire en sorte que ce marché soit régulé et que les conditions de marché permettent d'éviter le dumping social. C'est le principe du cadre social territorial qui a été posé par la LOM, qui fixe un régime de travail minimal sur lequel devra s'aligner la totalité des concurrents. C'est une vraie protection pour les salariés dans un monde de concurrence.

Nous ne sommes pas obligés d'être soumis sans garde-fou à la loi du marché si on agit, comme nous le faisons. Nous pouvons aussi mettre des garde-fous et des barrières qui permettront de le réguler. Nous continuerons à le faire à l'avenir.

Pour répondre à Mme MEUNIER, Systra a effectivement conclu une transaction judiciaire à la mi-juillet, suite à deux affaires anciennes en Ouzbékistan et en Azerbaïdjan. Cette transaction a été conclue avec le Parquet, il n'est pas question de se rétracter. C'est le meilleur accord que nous aurions pu trouver pour éviter un procès qui aurait probablement coûté plus cher à Systra, pas seulement financièrement mais avec un risque d'être exclu de certains appels d'offres. Egis a conclu le même type de transaction sur des montants plus élevés, il y a quelques années. Ces 7,5 M€ seront versés de manière lissée dans le temps, c'est également un élément favorable qui récompense l'attitude de coopération et de transparence que Systra a eue vis-à-vis du Parquet.

Ces impacts financiers sont déjà pris en compte sous la forme d'une provision dans les comptes à fin juin. Les résultats de Systra, que Mme FERRIER a présentés, qui sont très légèrement négatifs, intègrent les 7,5 M€. Cela signifie que les résultats sont largement positifs sans ces 7,5 M€. C'est déjà pris en compte et ce sera intégré dans les perspectives financières pour l'ensemble de l'année.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Ce n'est pas une question, mais une réflexion. J'écoute M. LECLERCQ avec attention. Avec les éléments communiqués sur le budget dans le document de l'entreprise et dans l'expertise Secafi, nous avons tout pour nous faire une idée. Notre analyse donnera les avis à venir. Entre nous représentants du personnel, et vous, Monsieur LECLERCQ, haut responsable financier du Groupe RATP, nous sommes à des années-lumière en termes de perception de ce que doit être une entreprise. Je reste un élu des salariés de l'EPIC qui voient leur entreprise peu à peu se démanteler, de disloquer, se dissoudre. Ils s'interrogent beaucoup. Il y a une perte de sens incroyable.

Quand je fais des heures d'information syndicale ou quand je rencontre du personnel de toute catégorie, même des cadres, ils me disent : je suis en train de détruire l'entreprise que j'aime. On me demande de mettre en place des projets qui à terme, vont détruire l'EPIC. Vous parlez du Groupe et moi de l'EPIC. Les filiales sont en perfusion permanente.

Il faut investir pour développer, et récupérer un jour les fruits de l'investissement. Je ne sais pas combien de fois j'ai entendu cette phrase. Je n'ai jamais vu RATP Dev dégager un résultat positif, ou peut-être une fois. À chaque fois, on fait des prêts pour les aider, des augmentations de capital, on améliore les ratios financiers comme cela. On fait cela grâce à la productivité réalisée au-delà de ce que demande le contrat, pour le bien-être d'un Groupe mais pas pour celui des salariés de l'EPIC. Je crois que cela a été mentionné par toutes les organisations syndicales.

Je ne suis pas là pour vous convaincre, parce que nous avons une vision totalement différente de ce que doit être une entreprise au service de ses usagers ou clients, peu importe le terme utilisé, d'autant plus que c'est du service public, extrêmement attentive à ce que nous apportons au quotidien mais aussi au bien-être de ses salariés. J'illustrerai cela par un exemple de communication faite par la direction du Département RDS, en particulier par M. LOVISA, quand le CST a été validé dans les textes. Il a exprimé de la joie, de l'enthousiasme, or concrètement pour les salariés c'est du dumping social. C'est un moins-disant social. Ils vont travailler dans de moins bonnes conditions pour le même salaire. C'est une forme de mondialisation en local.

Puisqu'on ne peut pas délocaliser le transport pour le faire faire dans des pays où la main-d'œuvre est à moindre coût, on se débrouille pour que le coût de la main-d'œuvre baisse ici. C'est ce qui se passe aujourd'hui, qui nous déstabilise, nous perturbe, nous met en colère. J'arrive en fin de carrière, je suis extrêmement triste et désabusé de voir ce que va devenir... Vous dites que nous ne sommes pas responsables des choix politiques qui mettent en place la concurrence, or nous sommes tous responsables individuellement au travers de nos actions dans l'urne et du choix des politiques qui nous représentent et qui nous imposent cette réglementation et cette ouverture à la concurrence.

Si je reprends le CST, on décide de mettre en place deux ans avant l'ouverture à la concurrence, la mise en place réelle des conditions de travail. Sincèrement, ce choix stratégique décidé par la direction, j'aurais préféré qu'il soit porté par l'ensemble des composantes de l'entreprise, organisations syndicales et direction, et que l'on s'interroge à son égard. Veut-on appliquer cela dès aujourd'hui pour se donner une image de bon élève et montrer que l'on est capable de se préparer à la concurrence, et transmettre à nos concurrents un bébé tout propre en 2025, ou va-t-on jusqu'au bout en laissant nos concurrents se débrouiller avec la mise en place des nouvelles conditions de travail ?

Aujourd'hui, on fait tout pour ce que cela se passe bien pour ces politiques qui ont choisi de casser cette entreprise. Je vous vois opiner du chef négativement, Monsieur AGULHON, mais nous avons une perception différente. Je ne dis pas que j'ai raison. Je regrette que nous n'ayons pas échangé sur le choix et qu'on nous l'impose. On négocie le CST, parce qu'on l'a imposé. On négocie la façon de le mettre en place, mais pas le moment de le faire ni les orientations stratégiques.

Je ne vous convaincras pas, j'en suis certain. C'est le moment d'échanger et de donner nos points de vue, mais l'écart est grand entre nous sur ce qu'est une entreprise, encore plus une entreprise publique, son rôle social, son rôle innovant en termes de progrès social. J'ai l'impression que l'on recule aujourd'hui, mais c'est valable pour toute la société, pas seulement pour nous. Nous sommes pris dans le même mouvement, cela me désole.

M. LE PRÉSIDENT.- Je saisis votre invitation à échanger sur deux points. Vous avez mentionné les mots démantèlement, démembrement, etc., de l'EPIC. Nous sommes conscients de cette dimension et de ce moment de la vie de la RATP. Jusqu'à présent, nous avons parlé de l'une de ses structures juridiques, l'EPIC. Il faut peut-être que les uns et les autres s'habituent à appréhender l'entreprise, non pas simplement au seul prisme de l'EPIC, mais à celui de l'ensemble des entités que, comme vous l'avez rappelé, les différentes lois ou décisions des autorités organisatrices nous engagent à créer. Il n'y a pas de raison que nous n'arrivions pas à développer les mêmes sentiments

d'appartenance, la même envie de développer un projet commun, au niveau d'un Groupe alors que nous avons réussi à le faire pour l'EPIC.

À la fin, notre responsabilité est de préserver le plus possible l'emploi dans le nouveau périmètre de ce Groupe. Qu'est-ce qui nous anime tous les jours quand on mène les projets ? C'est la préservation de l'emploi dans le périmètre du Groupe, dans les plus grandes proportions possible. Jusqu'à présent, le solde net de l'emploi dans le Groupe est au minimum constant, voire en léger développement année après année. Il ne faut pas perdre de vue ce point-là.

Quant à la question de l'intérêt de commencer à mettre en œuvre les principes du CST dès maintenant, il est un peu injuste de dire que l'on n'en discute pas. Il y a des discussions. Vous connaissez les enjeux pour le bénéfice des salariés, d'entamer et de mettre en œuvre ce dispositif maintenant plutôt que de devoir s'aligner sur le CST quand les mécanismes de garantie de rémunération auront été figés au sein de la RATP. Nous avons entamé ces discussions en toute connaissance de cause de l'intérêt des salariés de le faire maintenant plutôt que dans deux ou trois ans.

M. LECLERCQ.- Je n'ai pas grand-chose à ajouter.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur ICARD ?

M. ICARD.- Je reviens sur la condamnation de Systra, car cela m'interpelle. Vous parlez gros sous, c'est bien, mais je ne vous entends pas sur l'aspect moral. Une demi-filiale d'un Groupe public est condamnée pour corruption, c'est énorme. Nous portons des valeurs, celles du service public. On peut s'interroger sur la libéralisation à tout-va que vous prônez, la filialisation à tout-va que vous organisez, la mise en place de centres de profit partout. Je m'interroge, cela annonce-t-il demain la systématisation d'une future corruption ?

À vous entendre, nous n'avons pas le choix, il faut y aller, c'est la loi du marché, il va falloir se battre, être le meilleur pour survivre. Est-ce que l'on ne commence pas à découvrir les effets de la libéralisation dont la corruption est bien évidemment l'un des corollaires systématiques ? Le fait d'être un service public nous protège de ce type de dérive. Ne craignez-vous pas demain que l'exemple de Systra ne se généralise ? Cela interpelle. Je suis surpris que vous passiez cela juste en termes de comptabilité sans même une petite larme pour l'aspect moral qui, en ce qui me concerne, ne m'échappe pas.

M. LECLERCQ.- Je vais vous répondre clairement. Cela ne m'a pas échappé non plus, ni au Conseil de surveillance de Systra. Les faits reprochés à Systra remontent pour l'un à 2009 et pour l'autre à 2012. Ces faits datent d'une période qui est maintenant révolue. C'est d'ailleurs ce qui a valu à Systra une certaine clémence de la part du Parquet.

Depuis la mise en place de la nouvelle direction de Systra, le sujet de l'éthique a été mis aux premiers rangs des priorités du Groupe qui travaille dans des pays qui ne sont pas toujours très simples, comme l'Inde. La politique de la tolérance zéro a été développée et réaffirmée avec des formations qui ont été dispensées à tous les cadres du Groupe. Sur les deux affaires concernées en 2009 et 2012. Les personnes qui se sont rendues responsables de ces actions, dont l'une est un fait avéré de corruption et l'autre un soupçon, ont agi de leur propre initiative. Elles ont menti à leurs dirigeants sur ce qu'elles faisaient. Lorsque ces affaires ont été découvertes et mises à jour, les personnes ont été sanctionnées et licenciées.

Depuis, il n'y a eu aucune affaire de ce type. Il faut rester humble, j'espère qu'il n'y en aura pas d'autre. Mais d'après ce que je constate en tant qu'administrateur et président de Systra, et au vu de tout ce qui a été développé par les équipes de Pierre VERZAT et de Bruno SCHMITT au cours des dernières années, le sujet de l'éthique ne fait l'objet d'aucune ambiguïté, contrairement à

d'autres groupes d'ingénierie où il peut y en avoir plus. Nous avons pris ce sujet très au sérieux.

Par ailleurs, Systra s'est retiré de ces pays et de beaucoup d'autres dans lesquels les risques d'être soumis à des tentatives de corruption, existent. C'est l'objet du PMT qui vise à un recentrage sur les pays matures que sont la France, les États-Unis, le Royaume-Uni, les pays nordiques et l'Australie, ainsi que l'Asie puisque nous sommes présents en Inde où nous avons une vigilance extrême par rapport à ces sujets. Quand on vient chez Systra, ce n'est pas pour cela. Cela fait partie des critères de recrutement, il n'y a pas d'ambiguïté sur le sujet. Il fallait solder le passé, nous l'avons fait.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Monsieur SARDANO, je vais vous redonner la parole pour recueillir les avis que vous allez soumettre à l'instance en vue des deux votes que nous allons organiser, l'un sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2021 pour l'EPIC et l'autre sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin pour le Groupe.

M. SARDANO.- Réunis en séance ordinaire le vendredi 30 juillet 2021, les élus doivent émettre un avis sur les comptes sociaux de l'EPIC RATP au 30 juin 2021.

Les élus ont examiné les résultats de l'EPIC avec attention. Si ceux-ci sont encourageants après une année 2020 hors norme, la reprise reste fragile et soumise aux aléas de la crise sanitaire. Le nouveau contrat avec IDFM pose des bases saines pour le financement de nos activités que ce soit le transport, les infrastructures ou la sureté. Les élus, en tant que représentant du personnel, ne peuvent se limiter à la simple lecture des différents indicateurs économiques. L'aspect humain reste au cœur de leur priorité et ils ne peuvent faire abstraction des difficultés rencontrées par leurs collègues au quotidien. La productivité contractuelle de 1% nette est déjà réalisée en six mois, quel sera le niveau en fin d'année et à quel prix ? Le gel de la valeur du point depuis plusieurs années ne vient pas récompenser les efforts des agents de l'EPIC dans l'accompagnement des nombreux projets structurants. La MSPA en deçà de l'inflation laisse craindre un recul du pouvoir d'achat à terme. En considérant les impacts négatifs sur les femmes et les hommes de l'entreprise des options de pilotage de la direction, les élus ne peuvent qu'émettre un avis négatif.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Sur la base de cet avis négatif proposé par le président de la Commission économique, êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Cet avis négatif est adopté à la majorité des voix.

Pour : UNSA (8), CGT (8).

Abstention : CFE-CGC (2)

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons procéder au deuxième vote.

M. LECLERCQ.- Je voudrais ajouter une précision sur un point soulevé, faire 1 % de productivité sur six mois est compatible avec 1 % de productivité sur l'année. Si on a fait 1 % sur six mois, cela veut dire que l'on a fait la moitié de l'objectif annuel, mais pas que l'on fera 2 % sur l'année.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO, je reviens vers vous pour recueillir la proposition d'avis sur les comptes consolidés du Groupe.

M. SARDANO.- Réunis en séance ordinaire le vendredi 30 juillet 2021, les élus doivent

émettre un avis sur les comptes consolidés du groupe RATP au 30 juin 2021.

Les résultats des comptes sociaux ont fait l'objet d'une présentation lors de la même séance et les élus ont émis un avis négatif. Les résultats des filiales venant compléter ceux de l'Epic permettent aux élus d'avoir une vision exhaustive des résultats. Force est de constater que sans l'EPIC, les différents composants du bilan seraient dans le rouge. En effet si Systra se redresse son résultat net part du groupe reste négatif, RATP Dev voit son chiffre d'affaires progresser mais la rentabilité de ses investissements pose question et le résultat opérationnel reste déficitaire malgré des contre-effets positifs non récurrents. Le soutien de la maison mère reste indispensable et les augmentations de capital successif visent avant tout à améliorer les ratios financiers. Le développement des autres filiales reste embryonnaire et ne produit pas de chiffre d'affaires conséquent. L'avenir incertain du MAAS RATP vis-à-vis d'IDFM, les difficultés de RATP Connect, le ralentissement prolongé des activités au sein de RATP Travel Retail n'incitent pas à l'optimisme.

Au regard de tous ces éléments les élus émettent un avis négatif.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Êtes-vous pour, contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Cet avis négatif est également adopté à la majorité des voix.

Pour : UNSA (8), CGT (8)

Abstention : CFE-CGC (2)

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Une dernière question pour M. LECLERCQ, au vu de la précision qu'il a apportée concernant la productivité de 1 %. Les élus sont toujours en attente de savoir quelle sera la productivité demandée sur le nouveau contrat. On écrit que c'est 1 % net qui sera demandé, mais l'entreprise RATP a toujours tendance à vouloir alimenter sa CAF et à faire plus. Nous aimerions savoir ce qui sera réellement demandé par l'entreprise.

M. LECLERCQ.- Comme je l'ai précisé, le budget de cette année est de 1,4 % de productivité brute et 0,4 % d'évolution de gestion, ce qui fait 1 % net. Ce sera le même objectif pour le budget de l'année prochaine, nous y travaillons.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup.

Avant de conclure la séance, je profite de la communication de l'entreprise pour informer l'ensemble des participants et l'instance que la Direction générale a pris la décision de créer un Pôle Technique et Industriel qui regroupera les Départements MOP et MRF sous une seule responsabilité, ainsi que les équipes du programme P2I que pilotait M. GALIVEL. La création de ce pôle répond à l'importance que l'entreprise continue à accorder aux enjeux fonctionnels, techniques et industriels. Cela a bien une vocation à couvrir le Groupe.

Je suis vraiment très heureux de vous annoncer que la responsabilité de ce pôle sera confiée à un agent statutaire, je profite de l'occasion pour le préciser, puisque Mme BUGLIONI en prend la responsabilité et rentre par la même occasion au Comex. La succession de Mme BUGLIONI au sein du Département MRF est elle-même prise par un agent statutaire puisqu'il s'agit de Patrice CHASSERIAU, qui en était le directeur adjoint depuis six ou sept mois et qui prend la responsabilité de MRF.

Le Département EDT sera toujours sous la responsabilité de M. DUPOUY, mais sous la coordination au Comex de M. HARNOIS.

Je souhaitais profiter de cette séance pour nous réjouir de la création de ce pôle qui supervisera tous les enjeux industriels et techniques au niveau du Groupe et qui est placé sous la responsabilité de Mme BUGLIONI.

Cette information étant faite, je remercie toute l'équipe de Secafi qui nous a accompagnés pendant cette séance, pour le travail réalisé, ainsi que la Commission économique, M. LECLERCQ pour sa disponibilité et les échanges. Je propose à M. SARRASSAT de clore la séance.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je me joins à vos remerciements. Je remercie les élus de la Commission économique, le Cabinet Secafi et M. LECLERCQ pour sa clarté même si, vous l'aurez compris, nous ne pouvons pas toujours être d'accord.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous souhaite une bonne fin de journée et de bonnes vacances. Nous nous retrouvons pour la prochaine séance ordinaire qui est planifiée le 8 septembre 2021.

La séance est levée à 11 heures 10.