



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

———— séance —————

du

vendredi 28 juillet

————— 2023 —————

La séance est ouverte à 8h27, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es)

MM.	Frédéric SARRASSAT Laurent DOMINÉ Bastien ORSINI	Secrétaire 1 ^{er} secrétaire adjoint Trésorier adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste FO RATP CSE 5/SEM
MM.	Kamel OULD AHMED Nicolas BERGEAUD Abdelhakim KHELLAF André BAZIN Pascal KERLEU Fabrice DELAGE	Membre titulaire - - - - -	liste UNSA CSE 6/DSC liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9 M2E liste CGT CSE 11/MRF
Mmes	Cécile AZEVEDO ¹ Marie-Mathilde GUEROULT ² Jessica RICHARDS ³	Membre suppléant - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Abdelnour LARDIDI ⁴ José JONATA ⁵ Eric TURBAN ⁶ Stéphane TONDUT ⁷	Membre suppléant - - -	liste UNSA CSE 3/SUR liste UNSA CSE 5/SEM liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA

Sont absents(es)/excusés (es) :

Mme	Magaly CLEUET	2 ^e secrétaire adjoint	liste UNSA CSE 5/SEM
M.	Elies BEN ROUAG	Trésorier	liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS
MM	Karim ROUIJEL Karim NEGADI Marc BRILLAUD Franck CLEMENT Rudolf BUISSERET Gregory GUIDEZ Yannick STEC Joffrey QUIQUEMPOIS Thibaut DASQUET Karl BENOIST Vincent BRIEUX	Membre titulaire - - - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 3/SUR liste FO RATP CSE 5/SEM liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CGC CSE 1 /MTS liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
Mmes	Mary FORD Farida KAIS Florence ESCHMANN	Membre suppléant - -	liste UNSA CSE 6/DSC liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 12 MTS
MM.	Mohamed CHAGH Aurélien DERACHE Nourredine ABOUTAIB Olivier MERCIER Sébastien BOURGEOIS Olivier TEISSIERE Michel MARQUES Damien MORILLA Jean-Marie DUCELIER Samy SI-TAYEB	Membre suppléant - - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL liste FO RATP CSE 12/MTS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 9/M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS liste LA BASE CSE 4/RER

Assistent à la séance :

MM.	Yves HONORE Stéphane SARDANO Yannick NOBLAYE	Représentant du syndicat FO RATP Représentant du syndicat UNSA Représentant du syndicat CGT
-----	---	---

Cyril LARDIERE étant excusé, il n'y a pas de représentant pour le syndicat CFE-CGC

¹ Remplace Karim ROUIJEL en tant qu' élu titulaire pour les votes

² Remplace Karl BENOIST en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Vincent BRIEUX en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Marc BRILLAUD en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Franck CLEMENT en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Thibaut DASQUET en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace Joffrey QUIQUEMPOIS en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT	6
II - INFORMATIONS DU SECRETAIRE	9
III - APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES 8 ET 14 JUIN	15
IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. <i>Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP (examen par le cabinet Secafi)</i>	
2. <i>Information sur la situation des filiales à fin juin 2023 (examen par le cabinet Secafi)</i>	
3. <i>Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023 du Groupe RATP (examen par le cabinet Secafi)</i>	17

La séance est ouverte sous la présidence de M. AGULHON à 8 heures 27.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de démarrer cette séance consacrée à l'examen des différents comptes de l'EPIC, des filiales et du Groupe. Avant cela, je souhaite de visu la bienvenue à M. TONDUT qui nous a rejoints. Bienvenue dans cette instance. Bonjour à M. NOBLAYE. Nous allons faire le point sur les présents et les personnes signalées absentes excusées afin de commencer à élaborer la liste des personnes qui pourront prendre part aux votes prévus à l'ordre du jour.

Pour FO, sont absents MM. CLEMENT, CHAGH, DERACHE, BRILAUD, NEGADI et ROUIJEL, Mmes KAIS et ESCHMANN.

Pour l'UNSA, nous ont été signalées les absences de MM. ABOUTAÏB, BEN ROUAG, GUIDEZ et MERCIER et Mmes FORD et CLEUET.

Pour la CGT, ont été signalés absents MM. MARQUES, QUIQUEMPOIS, TEISSIERE, DASQUET, MORILLA et STEC.

Concernant les représentants syndicaux, M. RISPAL est remplacé par M. NOBLAYE, M. LAMASSE par M. SARDANO. M. LARDIÈRE est absent excusé non remplacé.

Pour la CFE-CGC, MM. BENOIST, DUCELIER et BRIEUX sont absents.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je souhaite partager avec vous quelques informations.

☒ La première porte sur la signature d'un nouvel accord entre la RATP et Action Logement, dont l'objectif est de loger un plus grand nombre de salariés. Le Président a fait du logement des salariés du Groupe l'une des priorités importantes des orientations stratégiques telles qu'elles ont été partagées dans cette instance au mois de mars. La première application de cette priorité se trouve dans ce nouvel accord conclu la semaine dernière avec Action Logement, dont l'un des objectifs est de passer de 500 à 860 familles logées par an. En incluant les logements du parc Habitat à ces 860, la RATP logera environ 1 100 familles à partir de 2024 et se rapprochera ainsi de l'objectif fixé par le Président, à savoir la possibilité de loger 1 200 familles par an à l'horizon 2027.

C'est un effort important de l'entreprise au profit de ses salariés, de leur pouvoir d'achat, ainsi qu'un élément qui contribue à la réduction des temps de trajet quotidien ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de leur logement. C'est un avenant historique qui illustre la qualité des relations entre la RATP, représentée par le Point Habitat, et Action Logement, acteur du logement social dont le professionnalisme et la qualité des prestations ont été reconnus par la signature de cette convention.

Si cet accord constitue une première étape importante, notre politique va aller au-delà avec d'autres leviers qui seront activés pour proposer davantage de logements à nos salariés, en particulier *via* notre filiale RATP Habitat qui gère déjà près de 900 logements, dont on souhaite que le développement soit renforcé afin de créer encore plus de logements dans les prochaines années, le plus possible en proximité des lieux de travail tels qu'on les connaît aujourd'hui, que ce soit sur des terrains qui nous appartiennent ou sur d'autres fonciers.

À ce titre, vous avez peut-être noté que pour accompagner les plus jeunes de nos salariés voire nos alternants déjà en poste, le Président a signé fin juin 2023 une convention avec l'Association pour le logement des jeunes travailleurs afin de favoriser l'emploi des jeunes et leur accès à des logements abordables, ces logements étant, autant que faire se peut, situés au plus près des lieux de travail. L'avenant avec Action Logement et l'Association pour le logement des jeunes travailleurs commence à dessiner le parcours "salarié logé" sur lequel nous reviendrons vers vous, puisque nous sommes en train de le finaliser pour septembre ou octobre.

☒ La deuxième information concerne un projet d'expérimentation pour le recrutement d'opérateurs expérimentés mais non diplômés au sein de RDS, MRF, Infra et M2E. Dans le domaine de la maintenance au sein de la RATP, comme dans de nombreuses autres entreprises et d'autres secteurs d'activité, on rencontre des difficultés pour recruter le nombre de personnes dont on a besoin, notamment aux postes d'opérateurs qualifiés de techniciens. On est aujourd'hui confronté à un marché de l'emploi où le nombre de diplômés est inférieur au nombre de postes à pourvoir. Pour vous donner une idée, les filières de formation électromécaniques Bac pro sont au nombre de 1 600 sur tout le territoire national me semble-t-il, et les seuls besoins d'Enedis sont de 1 400. Cela illustre l'énorme déficit de la filière de la formation initiale en France, que nous avons déjà évoqué dans cette instance.

À cette difficulté liée au nombre de personnes formées, s'ajoute le fait que de nombreuses entreprises sont à la recherche des mêmes profils sur le même bassin d'emploi. L'article 2.2 du protocole d'accord "déroulement de carrière des opérateurs de la maintenance et de la filière technique" de juin 2019 précise que pour l'embauche des opérateurs qualifiés et des techniciens, les candidats doivent être titulaires d'un diplôme dans le domaine de maintenance de niveau 3. Beaucoup de nos concurrents n'exigent plus ce niveau de diplôme à l'embauche et nous subtilisent un certain nombre de candidats expérimentés, même s'ils ne sont pas diplômés.

Dans ce contexte, et sans remettre en cause les dispositions du protocole d'accord que je viens d'évoquer, qui arrivera à échéance le 31 décembre 2024, ce qui nous donnera l'occasion de nous voir avant pour préparer son prolongement et sa renégociation, nous souhaitons mettre en place une expérimentation pour le recrutement des opérateurs qualifiés sur les quatre départements ou *business units* que je viens de vous indiquer. Cela ne remet pas en cause les dispositifs de qualification existants qui sont proposés aux opérateurs non qualifiés.

Dans le cadre de la présente expérimentation, les candidats ayant suivi un cursus de formation en maintenance -que celui-ci ait été suivi de façon complète ou non- qui n'ont pas obtenu leur diplôme mais qui compensent cette absence de diplôme par une expérience significative dans le domaine concerné pourront être embauchés en tant qu'opérateur qualifié ou technicien, sous réserve d'avoir satisfait aux tests d'aptitudes professionnelles et aux entretiens de motivation comme cela est pratiqué habituellement.

L'expérience sera appréciée au cas par cas, selon le parcours du candidat. On peut d'ores et déjà dire qu'une expérience significative doit durer au minimum trois ans sur un ou plusieurs métiers du domaine de maintenance concerné. Cette expérimentation démarrera au plus tôt. En fonction du *sourcing*, un bilan sera fait avec les organisations syndicales dans le cadre des négociations qui commenceront fin 2023/début 2024.

☒ La dernière information que je souhaitais partager avec vous est plus traditionnelle et porte sur les résultats du **trafic et des recettes à fin juin 2023**.

En juin, le trafic de l'EPIC progresse de 5,9 % par rapport à juin 2022 tout en restant inférieur de l'ordre de 8 % à la référence 2019. Quand on corrige des effets de calendrier et de grèves la comparaison 2023 avec 2019, l'écart à la référence est de 12,5 %. Le trafic du réseau Bus est encore touché par les difficultés de réalisation de l'offre et par les travaux de voirie pré-J.O.. L'écart de trafic se situe à 24,2 % par rapport à la période de référence. Le trafic du tramway est inférieur à la période de référence de 4,6 %, principalement en raison du résultat un peu dégradé de la ligne T3b.

Les trafics du métro et du RER maintiennent un écart à la référence de 9 % pour le métro et 4,3 % pour le RER. Les émeutes ont occasionné une perte de trafic estimée à 3,4 millions de voyageurs sur l'ensemble du réseau entre le 28 et le 30 juin. Corrigé de cet impact négatif, l'écart de trafic de 12,5 % annoncé précédemment serait de 11,6 % par rapport à la référence. Les impacts des émeutes sur la période indiquée concernent surtout le réseau de surface, puisque sur les 3,4 millions de voyageurs évoqués, 2,9 millions touchent le réseau de surface alors que l'on estime à 500 000 voyageurs de moins l'impact des émeutes sur le réseau ferré.

Concernant les recettes, comme le mois précédent, le rattrapage des résultats de vente de 2019 se poursuit, à l'exception des forfaits Semaine qui poursuivent leur baisse, toujours impactés par la majoration tarifaire du début d'année. Malgré ce début de rattrapage, les recettes directes demeurent en deçà des résultats de l'année de référence 2019 à hauteur de 6,7 %. Les titres annuels continuent de porter une part notable de la hausse, mais c'est l'apport de la billetterie qui contribue majoritairement à l'amélioration des résultats. Les forfaits courts poursuivent également une progression mais moins importante. La confirmation du retour des touristes et la persistance du contexte inflationniste sur les prix des carburants permettent de constater une plus forte fréquentation et donc de meilleures recettes.

Voilà pour les informations du Président.

Monsieur SARRASSAT, je vous donne la parole pour les informations du secrétaire.

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- Pas d'information, mais quelques indications. Nous sommes en pleine saison, nous subissons les affres de la saison estivale. La première d'entre elles est l'altercation à Sainte-Marie il y a huit jours entre deux personnels du CE devant nos salariés de la RATP. Des noms d'oiseaux, des menaces, etc., ont été prononcés. Nous avons mené une enquête. En fonction de l'issue de l'entretien, l'un des deux salariés sera certainement licencié. Il a largement dépassé les normes acceptables en termes de vie collective. Des personnes ont témoigné. Il y a eu des menaces de mort vis-à-vis d'un jeune animateur qui n'était pas concerné. L'enquête a révélé la vérité rapidement. Le nombre de témoignages était incroyable.

Sur Tarnos, comme tous les ans, nous avons eu quelques difficultés avec deux jeunes extrêmement véhéments, perturbateurs, qui ont été immédiatement exclus. L'un des deux avait eu une deuxième voire une troisième chance au Comité d'entreprise. Il a donc été renvoyé.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce sont deux moniteurs ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Non, deux jeunes. Sans aller plus loin parce que ce n'est pas mon rôle, je dirai qu'il y a un problème avec certains de nos agents qui se désresponsabilisent totalement vis-à-vis de leurs enfants. Quand il a été décidé de remettre le jeune à sa mère, celle-ci nous a expliqué qu'elle ne voulait pas le récupérer et qu'elle avait autre chose à faire. Le CE n'est pas une garderie, surtout quand l'enfant fait n'importe quoi. Nous avons dû mettre l'enfant dans le train et menacer la mère de le déposer à la gendarmerie pour qu'elle vienne le récupérer. Cette personne sera exclue de toute activité du CE au moins pendant un an.

J'ai eu le plaisir de voir le centre de Noirmoutier et la dernière livraison des chalets. Ce centre ouvrira en avril, comme prévu. Nous aurons l'occasion de faire une présentation du projet final devant cette instance. D'après les experts, ce projet est très bien pensé et donnera satisfaction aux agents. Il y a 100 chalets. La mairie est très satisfaite en termes d'écoresponsabilité parce que nous avons conservé tous les arbres sur site, y compris ceux que nous avons plantés il y a quelques années. Nous avons fait quelque chose d'assez imbriqué dans la nature, cela donne satisfaction à tout le monde. C'est une belle aventure. Ce fut un gros travail de l'ancienne mandature et de celle-ci pour arriver à mener à son terme un projet d'une telle envergure. C'est compliqué. Rétrospectivement, je ne suis pas certain que ce soit la première activité d'un Comité d'entreprise, même si nous avons eu beaucoup de plaisir à le faire et beaucoup d'ennuis parfois.

Nous avons l'espoir de pérenniser l'existence de l'USMT au-delà de 2024. Nous sommes en train de financer un plan de licenciement chez eux, nous allons payer intégralement. C'était l'engagement du Secrétariat qui sera assumé. Pour ce faire, il faut un accord transactionnel conventionnel avec la médiatrice. C'est en cours de résolution avec la médiatrice. Nous présenterons ce document officiellement en séance.

Voilà pour mes informations.

M. LE PRÉSIDENT.- Si je peux me permettre, pour l'information de tous sur l'USMT, trois parties prenantes essaient de participer à l'émancipation de l'US Métro de la tutelle du CSEC et de l'entreprise : le CSE 2, le CSEC et l'entreprise. J'ai été informé ce matin qu'une convention a été signée entre l'administratrice et le CSE 2 pour que ce dernier verse la somme attendue de sa part en fin de semaine, et ainsi éviter la liquidation qui menaçait à la fin de ce mois. Cela permet au CSEC de prendre les dispositions nécessaires pour le financement du PSE et à l'entreprise de finaliser les conditions de la mise à disposition des installations de la Croix de Berny notamment, pendant une année de septembre 2023 à juin 2024. C'est le dernier soutien apporté à l'US Métro.

S'il s'agissait de continuer à mettre à disposition ces installations, ce serait à un prix de location du marché parce que la RATP n'a pas vocation à mettre à disposition à titre gratuit des installations auprès d'une association qui ne sera plus une OPC, comme ce sera le cas de l'US Métro. Nous avons bon espoir d'avoir une poursuite de l'activité de l'US Métro.

Je donne la parole aux organisations syndicales qui le souhaitent.

Monsieur NOBLAYE ?

M. NOBLAYE.-

Début juillet, la Présidente de la région Ile-de-France et de l'autorité organisatrice des transports franciliens annonçait renoncer à la privatisation brutale des réseaux de bus RATP. Face aux difficultés rencontrées (manque de personnel et autres difficultés techniques) et au risque politique (la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques mise en cause par une possible grève du personnel), Valérie Pécresse a choisi une option moins risquée : les appels d'offre seront lancés progressivement jusqu'à la fin de l'année 2026.

Depuis 2009, le pouvoir politique ne cesse de clamer, à l'instar de la Première Ministre Margaret Thatcher à son époque, qu'"il n'y a pas d'alternative" : les transports publics de voyageurs doivent être privatisés !

C'est oublier, volontairement évidemment, que la loi européenne de régulation des transports, transposée en droit français dans la Loi d'Orientations des Mobilités (la LOM), propose 2 options : soit l'ouverture à la concurrence avec appels d'offres, soit la gestion par une régie régionale des transports.

Il existe donc bien une alternative à qui veut lire correctement la loi !

Ce choix a été fait dans plusieurs régions d'Europe : c'est le cas en Allemagne, où les Länder ont choisi de conserver la gestion des transports de voyageurs. Mais c'est aussi le cas en France, où la région PACA a décidé d'opérer le service de transports régionaux. On ne peut pourtant pas taxer de bolchévisme nos homologues d'Outre-Rhin ou le Président de région Christian Estrosi...

Pour autant, le pouvoir politique, qu'il soit national ou régional, s'obstine dans la voie de la privatisation des bus franciliens, euphémisée en "ouverture à la concurrence" et organisée avec célérité par une direction de la RATP plus que jamais au service, non de l'intérêt général, mais de l'intérêt du capital.

Cet entêtement politique risque pourtant d'avoir d'importantes conséquences sur les plans sociaux et économiques. Pour preuve, la situation des transports britanniques : un peu plus de 20 ans après la privatisation de British Rail, la qualité du service ferroviaire se détériore à grande vitesse et la majorité des Britanniques souhaitent une renationalisation.

Pourquoi ? Parce que faute de financement de la part des opérateurs privés, les équipements se détériorent, provoquant incidents et retards à répétition et remettant en cause la sécurité des personnes. Parce qu'avec une augmentation des tarifs de 30% environ depuis 2010, un abonnement annuel pour la banlieue londonienne représente plus de 15% du budget moyen des ménages, contre 2% en France. Et parce que malgré un service dégradé, les contribuables britanniques ne cessent de mettre la main à la poche en finançant infrastructures et subventions pour des opérateurs de transport incapables de leur rendre le service attendu.

A moins que ce soit moins une question de capacité que de volonté, car n'oublions pas que l'objectif des entreprises est de faire des bénéfices et celui des actionnaires d'engranger des profits.

Les hérauts du libéralisme ne cessent de nous répéter que la concurrence, c'est bon pour le portefeuille des clients et des clientes, parce qu'elle fait baisser les prix. Elle obligerait en outre les entreprises qui investissent à proposer des services de qualité supérieure.

Toutes les opérations de privatisation nous démontrent pourtant le contraire : si la concurrence a au début un effet bénéfique pour la clientèle, puisqu'en multipliant les opérateurs elle les oblige à baisser les prix, à terme, une partie des opérateurs quittent le marché (faillite, rachat par un concurrent) et laissent le champ libre à un nombre réduit d'opérateurs qui, parfois de connivence, imposent alors leurs tarifs aux consommateurs et consommatrices.

Et quand ce n'est pas le nombre d'opérateurs qui est en cause, c'est le marché lui-même : la libéralisation des prix de l'électricité oblige l'opérateur historique EDF à vendre à perte à ses concurrents tout en leur achetant plus cher que si l'entreprise produisait elle-même ! Libéraliser, ou comment organiser la chute d'une entreprise par des lois kafkaïennes...

Dans le même temps, nos factures d'électricité ne cessent d'augmenter alors que la libéralisation du marché promettait de les voir baisser : en 2023, le tarif de l'électricité a pris 15% en février et en prendra 10 de plus au 1^{er} août.

Et ce n'est pas le "bouclier tarifaire gouvernemental" qui va alléger la facture : de toutes façons financé par nos impôts, il a été abandonné par le gouvernement, plus prompt à sauver les finances des entreprises privées que celles des ménages et du service public.

Et ce seront encore une fois les petites entreprises et les ménages les plus vulnérables qui pâtiront le plus de l'augmentation tarifaire. Par la multiplication des contrats et la variabilité des tarifs, c'est ici le principe d'égalité d'accès au service de l'énergie qui est complètement remis en cause.

Ajoutons enfin que le coût social pour les salarié.e.s est toujours énorme lorsqu'une entreprise est privatisée : car comment paraître compétitive et réaliser des profits sans baisser les salaires et augmenter la productivité ?

L'exemple de France Telecom, devenue Orange, en est la parfaite illustration : baisse des salaires, conditions de travail dégradées, sous-traitance à grande échelle avec la précarisation qu'elle induit, et bien entendu mal-être au travail, avec la vague de dépressions et de suicides que l'on connaît.

Alors comment expliquer l'entêtement politique quant à la privatisation des transports publics franciliens et plus spécifiquement du réseau de bus de la RATP ?

Car si les expériences précitées nous prouvent l'échec des politiques de privatisation, les signaux internes à l'entreprise devraient alerter les plus fervents défenseurs de la libéralisation : l'enjeu social et économique de la privatisation des transports franciliens est énorme, dans une région qui représente 30% du PIB national.

Si, sur les 10 dernières années, la RATP a dégagé plus d'un milliard d'euros de bénéfices, le résultat estimé de l'EPIC pour 2023 est impacté par une réalisation compliquée de l'offre de transport d'une part et par les conséquences de l'inflation d'autre part.

Car si l'entreprise accélère son plan de recrutement pour pallier le manque d'effectifs et couvrir les besoins de l'année 2024, en particulier pour les JO, elle peine à assurer l'offre contractuelle : la couverture des services est loin d'être complète, particulièrement à RDS, où les services non assurés se multiplient et les intervalles s'agrandissent.

A fin juin, le taux d'avancement global du plan de recrutement atteint 50% de l'objectif annuel. Pour RDS, ce sont 1 330 recrutements d'agents de conduite qui ont déjà été réalisés, soit 53% des 2 500 postes à pourvoir pour l'année 2023.

Enfin, selon les chiffres annoncés par la direction, qui oublie un peu vite d'en déduire les 658 départs (échecs et autres démissions) qui viennent entraver ses projets.

Les transferts de personnels vers MTS, ou la BU RSF, dont les besoins nécessitent la mise en œuvre de 50 séries de 10 stagiaires en 2023, risquent d'en être ralentis, quitte à remettre en cause les effectifs d'agents de conduite métro, indispensables à une production transport déjà réduite. A moins que le niveau d'exigence nécessaire à l'obtention de l'autorisation de conduite d'un agent du métro ne soit revu à la baisse, au risque de remettre en cause la sécurité ferroviaire...

La pénurie de personnel, écueil principal à la production transport, a déjà coûté 67 millions d'euros de réfaction pour non-réalisation de l'offre.

L'attractivité de la RATP a chuté ces dernières années.

L'effet COVID, bien sûr, qui a modifié les aspirations de nombreuses personnes ; mais aussi des salaires qui ne suffisent plus à compenser les contraintes (quoiqu'en dise la direction), des tarifs du logement rédhibitoires en Ile-de-France, et des conditions de travail encore aggravées par la signature de l'accord CTMR.

Quant à l'inflation galopante que nous connaissons depuis début 2022, ses effets ne sont jamais pris en compte par les contrats de délégation de service public qui lient les autorités organisatrices aux opérateurs de transport.

Or, l'augmentation des prix de l'énergie pourrait alourdir les résultats de l'EPIC sans que l'AO, déjà plombée par une gestion financière erratique, ne participe à l'effort qu'elle commande.

Enfin, la situation financière du Groupe RATP est considérablement impactée par le résultat de ses filiales : RATP Dev, pourtant vantée pour ses réussites, accuse 51 millions d'euros de pertes nettes, quand les autres filiales en cumulent 13 autres millions, obligeant l'EPIC à recapitaliser les filiales à hauteur de 14 millions d'euros, dont 7 millions sont destinés à RATP Cap IdF et 3 millions à RATP Solutions Villes.

Dit autrement, et à contre-courant des annonces officielles de la direction, c'est bien l'EPIC qui finance les filiales et assure la pérennité de l'ensemble du groupe.

Alors que la RATP, entreprise publique de service public, a largement prouvé son efficacité en matière de service rendu comme en matière de gestion économique, financière et sociale, les autorités politiques, le dogme libéral plus chevillé au corps que jamais, s'enferment dans leur volonté de privatisation en organisant la vente à la découpe d'un fleuron économique dont le savoir-faire est reconnu mondialement.

La CGT-RATP continuera de défendre l'idée d'une régie régionale des transports, seule structure capable d'assurer sur le long terme un service de transport de qualité à des tarifs raisonnables, car l'intérêt des entreprises privées est à l'opposé de l'intérêt général.

De la même façon que les gouvernements successifs ont fragilisé le tissu industriel français en laissant délocaliser les usines ou en les vendant à des groupes étrangers, avec l'application de la LOM, c'est la stabilité de l'économie française qui est en jeu à moyen et long terme. Le cas de Fret SNCF, voué à disparaître d'ici la fin de l'année 2023 sur une simple décision du ministre des Transports, en est une preuve supplémentaire.

Mais c'est aussi, plus largement, l'égalité de traitement des citoyens et des citoyennes en matière d'accès aux transports qui est remise en cause.

A l'analyse des récents mouvements sociaux, et plus particulièrement celui de 2019/2020, on peut également ajouter une motivation politique à la privatisation de l'ensemble des services publics nationaux : briser les poches de résistance sociale aux contre-réformes libérales.

Souvent locomotives des mouvements sociaux, les salarié.e.s des bastions syndicaux que sont les grandes entreprises publiques mettent des barricades sur les voies libérales tracées par les politiques.

Plus que jamais, il s'agit de choisir dans quelle société nous voulons vivre et voir grandir les jeunes générations : une société dans laquelle les profits sont privatisés et les pertes socialisées, ou bien une société de partage, où chaque personne contribue selon ses moyens et bénéficie selon ses besoins.

Je vous remercie pour votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur NOBLAYE.

Monsieur JONATA ?

M. JONATA.-

Nous sommes ici, nous UNSA Groupe RATP pour délivrer un message simple : face aux menaces sociales d'où qu'elles viennent, face aux calomnies de toutes sortes, face aux stéréotypes plutôt rances, nous continuerons à toujours jouer notre rôle d'organisation syndicale responsable, non inféodée aux influences de tous genres, libre, indépendante, autonome, apolitique, pour la défense des conditions sociales des salariés.

Nous voulons partager une grande ambition digne de l'histoire de notre construction militante, celle d'une belle diversité des talents, des responsabilités.

Ceci impose d'être lucide sur les réalités et les choix stratégiques. Ceci impose d'avoir le courage de prendre des décisions nécessaires. Vous pouvez compter sur UNSA Groupe RATP pour le faire.

Par-dessus tout, ceci impose d'être claire et d'être ferme sur l'essentiel. Et l'essentiel, c'est la réalité des faits, la légitimité syndicale qui n'est liée qu'à une seule chose : la confiance des salariés que nous sommes censés représenter.

Cette légitimité qui est accompagnée de celle de pouvoir défendre le logo UNSA, c'est bien nous à la RATP et non des quelconques faussaires d'identité. N'en déplaire à tous ceux qui feignent de ne pas le reconnaître.

Cette légitimité du drapeau autonome, UNSA à la RATP c'est bien UNSA Groupe RATP, confirmée par les salariés aux dernières élections professionnelles et appuyée par le Secrétaire Général National UNSA, propriétaire de l'existence de ce drapeau, malgré ceux qui se bouchent le nez au passage de cette diversité des talents.

Jamais UNSA Groupe RATP ne baissera la garde.

Qui ignore le "meurs et deviens" selon Goethe, n'est qu'un morne passager sur une terre ténébreuse.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous allons faire le point sur la liste des personnes qui peuvent prendre part au vote sur deux points dont l'approbation du PV.

**III – APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES SEANCES
DU 8 ET DU 14 JUIN 2023**

Mme FRANCIS.- Mme AZEVEDO remplace M. ROUIJEL, M.LARDIDI remplace M. BRILLAUD, M. JONATA remplace M. CLEMENT. M. QUIQUEMPOIS est remplacé par M. BAZIN.

M. KERLEU.- Si vous respectez le protocole, M. BAZIN est titulaire de son CSE. M. TONDUT est maintenant suppléant. Pour moi, M. BAZIN est titulaire pour son CSE.

M. LE SECRÉTAIRE.- M. BAZIN est titulaire.

M. KERLEU.- M. LAMBERT qui est parti, était titulaire. Or un titulaire remplace un suppléant. M. BAZIN est devenu titulaire à la place de M. LAMBERT.

M. LE PRÉSIDENT.- Par le simple fait du départ de M. LAMBERT.

M. KERLEU.- Oui. On ne remplace que des suppléants. M. TONDUT est donc suppléant.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je pense que c'est correct. On avait eu un problème du même acabit au CSE MTS. On a eu à gérer cet article du Code du travail.

Mme FRANCIS.- M. TONDUT accepte-t-il de remplacer M. QUIQUEMPOIS ?

M. TONDUT.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. DASQUET est absent, M. TURBAN peut-il le remplacer ?

M. TURBAN.- Oui.

Mme FRANCIS.- Mme GUEROULT remplace M. BENOIST et Mme RICHARD remplace M. BRIEUX.

Il y a 4 votants pour l'UNSA, 3 voix pour FO, 6 voix pour la CGT et 3 pour la CFE-CGC, soit 16 votes.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons procéder à l'approbation des PV des séances du 8 et du 14 juin.

(Il est procédé au vote du PV de la séance du 8 juin 2023.)

→ Le PV du 8 juin 2023 est adopté à l'unanimité.

(Il est procédé au vote du PV de la séance du 14 juin 2023.)

→ Le PV du 14 juin est adopté à l'unanimité.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 1. Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP**
- 2. Information sur la situation des filiales à fin juin 2023**
- 3. Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023 du Groupe RATP**

Examen pour le cabinet Secafi

Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine ERGETAUD pour le cabinet SECAFI

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

Participent à ces points de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de nous avoir rejoints pour le cœur de notre ordre du jour, qui va nous amener à informer et consulter l'instance sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023, informer l'instance sur la situation des filiales à fin juin 2023 et à informer et consulter l'instance sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023.

Pour examiner ces points, l'instance a désigné le Cabinet Secafi pour une expertise. Si on en est d'accord avec M. SARRASSAT et Mme AZEVEDO, nous vous proposons de dérouler les trois présentations. Nous donnerons ensuite la parole à Mme AZEVEDO pour le compte rendu de la Commission économique sur les trois points. Il pourra y avoir un échange. La parole sera donnée à l'UNSA, qui a une déclaration générale à faire sur les trois points. À l'issue des échanges, je demanderai à Mme AZEVEDO qu'elle nous propose les avis sur les deux points qui feront l'objet de la consultation, les comptes de l'EPIC et les comptes du Groupe.

La parole est à Mme FERRIER et Mme EGRETAUD.

Mme FERRIER (Secafi).- Bonjour. Vous avez reçu hier une nouvelle version, notamment sur le document 2 qui était destiné à la Commission économique et le document 3 qui relate tous les tableaux chiffrés. Ce matin, on vous présente la synthèse du document 2 sur les comptes au 30 juin et sur la réprévision de l'année 2023.

Une première partie porte sur les résultats de l'EPIC au 30 juin.

En vision globale, sur l'activité du réseau en lui-même, on note une fréquentation en augmentation de 5,7 %, même si elle demeure toujours inférieure au niveau de l'année 2019, année de référence d'avant Covid. L'offre de transport est pénalisée, comme nous l'avons vu en fin d'année, par les difficultés de couverture des services, notamment à Bus.

Au premier semestre, le chiffre d'affaires ressort à 2,6 Md€, soit une légère croissance de 1,6 %. Cette croissance a été portée par l'indexation de la rémunération contractuelle IDFM, de par l'augmentation de l'inflation. Le chiffre d'affaires a été contrebalancé, nous l'avons également vu fin 2022, par des réfections pour non-réalisation de l'offre kilométrique, à hauteur de moins 67 M€.

Concernant les mécanismes d'intéressement, à l'image de la reprise de la fréquentation, les recettes directes sont en augmentation et seront supérieures à l'objectif contractuel. À l'inverse, concernant le mécanisme d'intéressement sur la validation RDS, pénalisé par l'offre de transport, le volume de validation sera inférieur à l'objectif contractuel.

Concernant les résultats, le résultat net sera pour la première fois en perte à moins 65 M€, essentiellement du fait de l'insuffisance de la couverture contractuelle IDFM par rapport à l'effet prix au premier semestre 2023.

On observe une poursuite de la diminution des effectifs, moins 1,2 % au 30 juin 2023 à 43 242 agents, et un taux d'absentéisme similaire à celui de la fin d'année 2022.

Sur les investissements aux bornes du contrat, on a un recul de 10 M€ des investissements à 731 M€. Par rapport à la réprévision de l'année 2022, le PQI est réalisé à un tiers. La dette ressort à 5,6 Md€. Elle est en hausse de près de 400 M€ sur le semestre. C'est une dégradation que l'on appelle "saisonnaire" que l'on constate globalement à chaque semestre.

Le chiffre d'affaires augmente de 41 M€ au 30 juin, à 2,6 Md€. Cette croissance est portée par l'indexation contractuelle (+ 62 M€) de par l'inflation constatée au 30 juin. Point important, les recettes annexes conservent un dynamisme, c'est notamment le cas sur le produit des amendes, les prestations d'ingénierie et les revenus des locaux commerciaux. Ces deux éléments favorables au chiffre d'affaires ont été contrebalancés par une augmentation des réfections pour non-réalisation de l'offre, notamment à Bus. Le taux de production moyen à Bus ressort à 84 % avec un taux de perte de 16 % qui relève pour moitié de facteurs externes et pour moitié de facteurs internes.

Parmi les facteurs internes, il y a notamment le temps de formation nécessaire aux agents recrutés pour qu'ils couvrent les tableaux de marche, l'impact de l'absentéisme et la fidélisation des agents car une fois recrutés, il faut qu'ils restent au sein de l'EPIC. On note une diminution des bonus-malus de 7 M€ par rapport au semestre 2022 et l'impact des mouvements sociaux à hauteur de 10 M€. Ces recettes devront être restituées à IDFM.

Quant à la vision pour l'EPIC RATP et sur l'ensemble du secteur du transport de voyageurs globalement, comme on l'avait vu en fin d'année, des mécanismes d'indexation impactent lourdement les opérateurs de transport et sont inadaptés au choc inflationniste rencontré depuis 2022.

Les indices OT, GI et SUR sont inférieurs à l'inflation constatée. Cela amène à une insuffisance de couverture, notamment sur l'énergie, sur les salaires -davantage encore chez vous, puisque l'indice est plafonné à 1,5 %-, et sur les MACE. Au titre du premier semestre, l'insuffisance de couverture est à hauteur de moins 97 M€ au niveau de l'EPIC. On avait déjà vu cela en fin d'année, puisque des discussions étaient engagées avec l'autorité organisatrice pour déplafonner l'indice salaire en premier lieu, et avoir des contreparties sur l'insuffisance de la couverture de l'indice énergie. IDFM est d'accord pour dire que cette situation n'est pas soutenable, notamment pour l'OT. Toutefois, elle conditionne cette négociation à l'obtention de recettes supplémentaires. Ces recettes ont été "validées" par le ministre des Transports. Il devrait y avoir une augmentation du versement mobilité et de la taxe de séjour. Toutefois, on ne sait pas la volumétrie complémentaire que cela représente, et elle devrait être calculée dans le budget 2024 d'IDFM. On ne sait pas non plus si ces deux points permettront de négocier cette insuffisance de couverture au titre de l'année 2023.

Le résultat net s'établit à moins 65 M€. En premier lieu, l'insuffisance de couverture, à hauteur de moins 97 M€, représente 52 % de la dégradation du résultat d'exploitation. D'autres éléments viennent dégrader les résultats tels l'effet déport des NAO de l'année 2020, l'impact de l'accord CTMR au premier semestre. On rappelle que les gains de productivité projetés dans cet accord à hauteur de 98 M€ doivent être réinjectés en contrepartie salariale. Autres éléments qui viennent dégrader les résultats, un impact défavorable de 20 M€ suite à la non-réalisation de l'offre contractuelle et aux mouvements sociaux, et des éléments que l'on peut qualifier de non-récurrents intégrant l'effet prix des NAO sur la dette de temps des agents.

Au regard des pertes constatées au premier semestre, le risque est extrêmement fort de non-déclenchement de l'intéressement au titre de l'année 2023.

Il est également à noter sur le résultat net la diminution des cessions immobilières par rapport à ce qui était escompté. Les cessions prévues sur 2023 devraient être déportées sur l'année 2024. En revanche, le résultat net bénéficie du contre-effet favorable de la provision Urssaf passée en 2022.

Les investissements sont en recul, avec un retard conséquent sur la réévaluation du PQI ; l'atteinte paraît difficilement réalisable.

Le budget prévoyait la réalisation du nominal 2023 et le rattrapage de 50 % du retard de l'année 2022.

Aux bornes du contrat, les investissements sont à hauteur de 731 M€, financés de façon nominale par rapport à ce que prévoit le contrat. La part des subventions atteint 59 % et la part en fonds propres est stable à 299 M€. En prenant en compte les investissements hors PQI, principalement fléchés sur la SGP, le volume d'investissement global atteint 884 M€. Il est stable par rapport au semestre précédent.

Par programme, les deux programmes que l'on retrouve chaque année affichent des retards. Pour le premier programme, le matériel roulant ferré, la diminution du volume d'investissement s'élève à 23 M€. Il y aura un retard sur l'acquisition des 44 MF19 pour les lignes 10, 3 bis et 7 bis. En fin d'année, un protocole avec Alstom a été signé. Il redéfinit les jalons au regard des retards accumulés. Au premier semestre, on a déjà un léger retard sur le protocole qui a été signé. En contrepartie, la RATP va percevoir des pénalités financières.

Sur le programme Bus, on trouve les deux mêmes inducteurs. Il y a des retards sur la transition énergétique des centres bus et d'autres dans l'acquisition des matériels roulants, un peu exacerbés en raison des incendies des bus Bolloré.

La dette s'établit à 5,6 Md€, en hausse de 399 M€. Les investissements en fonds propres ont été intégralement financés par la capacité d'autofinancement. Si cette dernière diminue de manière significative, elle a quand même permis de financer les investissements en fonds propres. Les dotations aux filiales sont à hauteur de 14 M€ dont 7 M€ vers CAP Île-de-France et 3 M€ vers RATP Solutions Ville. Le budget prévoit 82 M€. Bien que les résultats, tant au semestre que sur la réprévision, soient dégradés pour l'EPIC, la politique de dotation et le volume devraient être maintenus en l'état.

Les effets de besoin en fonds de roulement impactent la dette de façon saisonnière, on le constate chaque semestre. L'effet est important avec près de 300 M€ sur le BFR opérationnel. La RATP était créditrice en TVA, mais l'État n'a pas versé les 100 M€ de TVA à temps, au moment de la clôture. Ils seront régularisés sur le second semestre.

Par ailleurs, il y a l'impact de la filialisation du GIE Comutitres. IDFM a la volonté de reprendre en son sein les activités de billettique, ce qui aura un impact de 103 M€ au regard de moindres recettes perçues, et une nécessaire révision des rémunérations. Habituellement, il y a un décalage entre les appels de subventions et les dettes fournisseurs qui augmente ce BFR opérationnel.

Quant au BFR d'investissement, l'impact est de 97 M€ sur la dette avec une hausse de la créance de subventions qui ne compense pas la baisse des dettes fournisseurs. On rappelle que l'on a toujours ces effets au premier semestre.

La créance de subventions ressort en augmentation au 30 juin. En revanche, sur 184 M€, 70 M€ ont été régularisés et payés à l'EPIC dès le mois de juillet. Si on regarde la position de la créance de subventions en juillet, le montant atteint 114 M€.

Je vous remercie.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Je poursuis avec les résultats des filiales de l'EPIC au 30 juin en commençant par un rappel d'un point de méthodologie abordé lors de la présentation des comptes 2022. Une revue stratégique a été réalisée au sein de RATP Dev concernant l'Algérie. Elle va entraîner à partir de cette année l'application de la norme IFRS 5. Cette revue stratégique a bordé deux points dont celui de sortir de l'activité algérienne en raison entre autres de la volonté du client de nationaliser les réseaux de transport.

M. LE PRÉSIDENT.- Je sais que l'on est tous conscient des degrés de confidentialité de ces informations. Sur ces derniers sujets, je me permets d'insister plus particulièrement. L'information complète est donnée, cela reste ici strictement.

M. LECLERCQ.- Vis-à-vis du marché et de l'autorité organisatrice londonienne, c'est important.

M. LE SECRÉTAIRE.- Le PV est diffusé largement, notamment sur le site. Il faudra donc faire en sorte que ce ne soit pas le cas.

M. LE PRÉSIDENT.- Ou on met de côté cette partie. C'est une information...

M. JONATA.- Il y a aussi les déclarations.

M. LECLERCQ.- L'information vous est donnée en transparence. Les lettres d'engagement ne veulent pas dire que l'on va y arriver. On est au milieu du gué. Il faut être très prudent sur ce que l'on se dit.

M. LE PRÉSIDENT.- Y compris dans les déclarations. Merci de le rappeler.

M. LE SECRÉTAIRE.- C'est partout, dans le rapport, dans les déclarations.

M. LE PRÉSIDENT.- Oui, mais le rapport n'est diffusé qu'au début. On prendra les précautions.

M. LE SECRÉTAIRE.- On prendra un peu de temps pour relire le PV correctement. Dans toutes les déclarations et le rapport du président, il y a une référence à cela partout.

M. LE PRÉSIDENT.- On va attendre leur lecture.

M. LE SECRÉTAIRE.- J'en parlerai avec l'ensemble des élus parce que je ne prends pas une prérogative de ce niveau tout seul. On est effectivement soumis à la confidentialité, mais le PV est public.

M. LE PRÉSIDENT.- On va donc faire attention au PV.

M. NOBLAYE.- Cela sous-entend que l'ensemble des documents qui viennent de Secafi ou de la direction de la RATP sont confidentiels et ne doivent pas être diffusés.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est une précaution qu'il va falloir prendre.

M. LECLERCQ.- C'est le document du Conseil d'administration.

M. NOBLAYE.- Les documents présentés sont ceux de Secafi. Vous vous rendez compte du nombre de personnes qui ont eu ces éléments à disposition à la date d'aujourd'hui ?

M. LE PRÉSIDENT.- C'est la contrepartie du fonctionnement des instances représentatives du personnel.

M. NOBLAYE.- Je n'ai pas de souci. On peut se dire ce que l'on veut, "le coup est parti" et ces éléments sont déjà diffusés, à mon avis.

M. LECLERCQ.- Il y a moins d'informations dans le document du Conseil d'administration de la RATP que dans le rapport de Secafi, qui est sous la responsabilité de Secafi. Pour moi, le niveau d'information des administrateurs de la RATP est moindre que ce qu'il y a là. Il serait bon, s'il est encore temps de le faire, de revoir la rédaction du rapport de Secafi sur ce point-là.

M. LE SECRÉTAIRE.- Ce rapport a été envoyé à 40 élus et aux RS. Une bonne partie d'entre eux étant absents aujourd'hui, il va falloir leur envoyer un mail pour leur préciser. Quoi qu'il en soit, ce rapport a été partagé dans les structures syndicales. Je "garantissais" la confidentialité de l'instance et nous ferons le nécessaire, mais le document ayant été diffusé partout et ayant été travaillé, je ne garantis pas que l'information n'aura pas été diffusée au-delà des instances.

Mme FERRIER (Secafi).- Certes il est un peu tard, mais on peut faire une deuxième version. Il faudrait y réfléchir pour plus tard. Pour certains clients, quand des données sont très sensibles, nous rédigeons deux versions, une projetée et une autre diffusée à l'instance.

Mme AZEVEDO.- Le souci est qu'il y a une Commission économique lors de laquelle il y a eu des échanges avec des intervenants. On y a appris des choses. Que ce soit dans le rapport, dans les avis ou lors des échanges entre nous, des informations sortent. À partir de là, on ne maîtrise pas tout.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a deux sujets, ce que l'on dit et ce que l'on écrit. On a l'habitude de dire les choses de façon transparente. Le niveau de transparence dans l'instance est extrêmement important.

Je rappelle à chacun et chacune à notre devoir de confidentialité. Je le rappelle avec M. LECLERCQ en vous donnant les raisons pour lesquelles il y a une sensibilité particulière. Il en ira de la responsabilité de chacun de maîtriser ce niveau d'information.

M. NOBLAYE.- Je ne suis pas d'accord, ce n'est pas de la responsabilité de chacun. Comme il a été précisé, le document a été diffusé.

M. LE PRÉSIDENT.- Si vous m'avez bien écouté, je ne critique pas la diffusion, je rappelle chaque personne qui a reçu le document à sa responsabilité de le garder pour elle et pas plus.

M. NOBLAYE.- Vous nous le dites maintenant. Ce n'est pas de notre responsabilité d'aller récupérer...

M. LE PRÉSIDENT.- Rappelez à tout le monde cette obligation de discrétion et de confidentialité.

M. LECLERCQ.- Les informations ne figurent pas dans le document que l'on a transmis, elles ont été données à l'oral. En revanche, elles sont dans le rapport que Secafi a établi sous sa responsabilité.

M. NOBLAYE.- Si cette information ne devait pas être diffusée telle qu'elle a été présentée en Commission économique, il fallait le dire à ce moment-là. Je n'ai pas envie que l'on critique Secafi.

M. LE PRÉSIDENT.- Le propos n'est pas d'aller chercher des responsabilités. Je rappelle que c'est une information très sensible, vous comprenez pourquoi, point.

Monsieur HONORÉ ?

M. HONORÉ.- Comme cela a été dit, c'est un coup parti et on n'arrêtera pas la circulation de l'information parce qu'on arrive trop tard. On n'arrivera pas à rectifier cela, même si on fait tout ce qu'il faut pour atténuer et faire en sorte que l'information sorte moins.

Quand l'entreprise constate qu'il y a des éléments différents de ceux qu'elle a communiqués, c'est à elle de nous le dire en amont. Il y a eu la Commission économique, nous avons eu des échanges avant, pendant et après, avec l'entreprise et le cabinet. Il y a un temps où on peut se dire les choses, c'est à ce moment que cela doit se caler. Si vous constatez des écarts quand vous diffusez, notamment que les éléments fournis par Secafi sont plus approfondis que ceux de l'entreprise, il faut nous le dire à ce moment. C'est là qu'il est possible d'arrêter le processus. Aujourd'hui, c'est trop tard.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est bien noté.

Mme FERRIER (Secafi).- On a commencé à aborder ce sujet dans les orientations stratégiques puisqu'on s'était arrêté aux 50 marques d'intérêt et aux 12 lettres d'intention. On était déjà sur de l'écrit. De plus, le sujet a été abordé de manière assez transparente en Commission économique, et pendant longtemps en entrant dans des niveaux de détail. Le "coup est parti". Sur le budget, il y aura des sujets similaires.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BERGEAUD ?

M. BERGEAUD.- Je souhaite mettre en lumière la remarquable qualité des informations délivrées lors des séances de la commission économique. Il est crucial que cette qualité ne diminue pas en raison de préoccupations liées à la confidentialité des données partagées. Je comprends l'observation mettant en avant la nécessité d'être attentif à cet aspect, toutefois, il est essentiel de faire confiance aux élus.

En tant que nouvel arrivant, j'ai pour principe de ne pas divulguer les documents qui nous sont confiés ici. Néanmoins, si une telle situation devait se présenter, il serait avisé d'attribuer une classification explicite à tous les documents en fonction de leur degré de confidentialité. Cela garantirait que les destinataires ne puissent pas prétendre ignorer cette classification. A l'heure

M. JONATA.- Nous l'avons déjà demandé.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je partage ce qui vient d'être dit. Le niveau de qualité de dialogue dans cette instance est indispensable. Je remercie d'ailleurs l'entreprise pour la clarté et la confiance donnée. Je n'ai pas l'impression qu'il y ait beaucoup de fuites dans cette instance, contrairement à d'autres peut-être. Cela dit, la responsabilité des élus est pleine et entière, celle de l'entreprise également. On a fait une erreur collective. La Commission économique a fait son travail et l'information est partie. On en est là. Je vais édulcorer le PV du débat que nous venons d'avoir. Mon habitude n'est pas de retirer des propos, mais je ne veux pas mettre cette partie en exergue. Je le dis en toute transparence.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Je suis surpris. Ce n'est pas la première fois que M. LECLERCQ exprime le souhait que moins d'informations soient données aux élus. Je trouverais déloyal de la part de la direction de ne pas informer les élus au bon niveau, même si la demande est faite aujourd'hui et après coup. Il faut rappeler que tous les élus ne sont pas en Commission économique. On leur doit une explication claire et détaillée de ce qui se passe au niveau économique dans l'entreprise. On nous demande de la confidentialité, il n'y a pas de souci, mais si l'entreprise prenait l'initiative de ne plus donner d'informations aux élus, il y aurait une entrave, un vrai problème. On n'y est pas...

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons justement pris la précaution de dire que nous souhaitons poursuivre ce niveau de transparence et précisé que la condition à cela est de rappeler régulièrement la confidentialité. Je n'ai pas entendu...

M. BAZIN.- Vous ne me laissez pas terminer mon propos. Ce n'est pas la première fois que c'est évoqué de cette manière dans cette instance sur d'autres mandats. Je le redis, il faut maintenir un niveau de qualité et d'information auprès des élus qui est dû. Le rappel systématique que vous faites est logique, cela ne me choque pas. En revanche, il n'est pas question de ne pas délivrer l'information.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'en a jamais été question, cela tombe bien.

M. KERLEU.- La CGT n'est pas en commission. Si l'information est cachée en commission et qu'on ne l'a pas dans les documents; la CGT n'est pas informée. C'est la raison pour laquelle nous le disons.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est understandable et explicable, il n'a jamais été question que l'on ne dise pas les choses ici. Le sujet porte sur l'aval de cette réunion. Ni l'amont ni la réunion ne sont concernés, mais ce que l'on en fait après. Il est normal d'avoir cette transparence dans l'instance. Il n'y a pas de regret à l'avoir partagée. La précaution consiste juste à se demander : une fois qu'on le sait, quelle est notre responsabilité ?

Madame EGRETAUD ?

Mme EGRETAUD (Secafi).- Un petit panorama des filiales au 30 juin 2023. Il faut retenir la belle progression du chiffre d'affaires au premier semestre (12 %) qui concerne tant RATP Dev que les autres filiales. RATP Dev enregistre une progression de 45 M€ et les autres filiales de 53 M€. RATP Dev a surtout bénéficié de la très bonne tenue de ses contrats en portefeuille, mais aussi des gains en 2022 et des développements en 2023, et parallèlement d'une reprise post-Covid du trafic. Les autres filiales sont essentiellement soutenues en termes de chiffre d'affaires par RATP CAP Île-de-France et RATP Solutions Ville.

En revanche, le résultat opérationnel s'inscrit toujours en perte. Cette perte s'améliore légèrement par rapport à la même période en 2022. Elle s'inscrit à moins 14 M€, soit une diminution de la perte de 4 M€. RATP Dev porte cette amélioration de plus 8 M€ avec un Ebit qui revient en zone bénéficiaire à plus 1 M€ (hors effet Algérie et Londres qui se répercutent au niveau du résultat net). Les autres filiales présentent un résultat opérationnel en dégradation de moins 4 M€, avec un Ebit déficitaire de moins 15 M€ exclusivement porté par RATP Smart Systems et RATP CAP Île-de-France.

Un graphique présente l'évolution du résultat net. On y constate une très forte diminution du résultat net de l'ensemble des filiales, dont moins 51 M€ pour RATP Dev sur les moins 64 M€ au 30 juin 2023. C'est l'impact direct de l'intégration des résultats nets des activités non poursuivies qui sont Londres et l'Algérie, mais plus spécifiquement Londres.

Les autres filiales enregistrent une progression notable de la dette nette, sous l'effet de l'accroissement des investissements et d'une augmentation du besoin en fonds de roulement.

Pour RATP Dev, le chiffre d'affaires de la filiale s'est établi à 738 M€ au premier semestre 2023, hors Algérie et Londres, soit un accroissement de 6,5 %. Un effet défavorable de conversion est majoritairement concentré sur la monnaie égyptienne, qui a été dévaluée au premier semestre 2023. Hors effet de conversion défavorable, le chiffre d'affaires de RATP Dev augmenterait de 67 M€, bénéficiant de l'amélioration du contexte économique, de sa croissance organique et des gains réalisés en 2022 et 2023. Tout cela a permis de compenser la perte de certains contrats dont un contrat assez significatif, celui de Valenciennes qui est sorti définitivement et dont l'impact est de moins 26 M€ au niveau du chiffre d'affaires de RATP Dev. Le résultat opérationnel s'est amélioré, il redevient positif à quasi 1 M€ mais hors impact Londres et Algérie. Cette progression du résultat opérationnel va refléter l'effet favorable des évolutions de périmètre et la reprise du trafic post-Covid. En revanche, le résultat net se dégrade sensiblement, de moins 25,7 M€, s'affichant en perte nette de moins 50,5 M€, soit à mi-année quasiment la prévision budgétaire pour l'ensemble de l'année 2023.

Ce résultat est impacté par les pertes de Londres qui sont de l'ordre de 4 à 5 M€ par mois. Il y a une attente d'économies sur les coûts d'électricité qui pourraient absorber un peu les pertes enregistrées sur Londres.

Je passe sur le chiffre d'affaires que nous venons de voir et sur l'évolution des résultats avec des pertes londoniennes, qui dégradent significativement le résultat net part du groupe.

Concernant les résultats de RATP CAP Île-de-France au 30 juin 2023, la filiale a contribué à l'évolution du chiffre d'affaires des autres filiales avec une croissance significative de 39 % qui s'explique essentiellement par les effets en année pleine du démarrage des contrats de Saclay et de Bièvres, pour plus 25 M€. Cela a permis de compenser totalement la fin de certains contrats. Il y a aussi un effet périmètre lié au transfert des ateliers Championnet au 1^{er} avril 2023 pour plus 9 M€, et d'autres éléments qui contribuent comme l'indexation du contrat du Mantois ou encore le développement de l'activité de transport sur mesure Origami.

En revanche, le résultat net de RATP CAP Île-de-France est toujours en perte. Cette perte se détériore au cours du premier semestre 2023 à moins 13,2 M€, soit trois-quarts de la prévision annuelle 2023 qui est réalisée à mi-année pour RATP CAP Île-de-France. Cette détérioration s'explique essentiellement par deux points. D'une part, la filiale continue de se structurer, elle a notamment augmenté ses effectifs. Cette poursuite de la structuration a un coût, cela pèse pour moins 3 M€. D'autre part, le démarrage du contrat de Saclay s'est fait dans des conditions difficiles, compliquées et mauvaises puisque RATP CAP Île-de-France a récupéré un matériel roulant rendu vétuste par l'ancien opérateur. CAP Île-de-France doit faire face un accroissement des coûts de maintenance, et parallèlement à un taux d'absentéisme assez élevé. Des négociations avec IDFM devraient commencer sur le second semestre 2023 pour essayer de rebaser le contrat et neutraliser les pénalités pour éviter de porter la totalité de ces coûts qui sont attribuables au démarrage de Saclay.

RATP Solutions Ville, qui regroupe essentiellement RATP Real Estate et RATP Connect, enregistre une nouvelle croissance de son chiffre d'affaires sur le premier semestre 2023 (12 %) portée par RATP Real Estate grâce à l'effet en année pleine de la mise en service de LYBY +, de son business center et de la commercialisation de Philidor. RATP Connect contribue également à la progression de ce chiffre d'affaires suite à la finalisation du projet 3G/4G. Alors qu'il devait se terminer fin 2022, il a été prolongé sur le premier semestre 2023. Les perspectives sont plutôt bonnes pour les filiales puisqu'elles démarrent les travaux sur la ligne 14 Sud et des études sont en cours sur la fibre Grand Paris.

Le résultat net de RATP Solutions Ville se présente en recul de moins 23 %, le résultat reste bénéficiaire à 2,7 M€. Cette diminution cumule des effets assez disparates, avec une progression sur RATP Real Estate et RATP Connect. En revanche, il y a la poursuite de la structuration de la holding et le poids de la perte nette pour Cityscoot dont le redressement est beaucoup plus long que prévu avec d'une part, un impact lié à l'évolution managériale et des process et d'autre part, un impact très important des coûts de maintenance en raison d'un vieillissement de la flotte qui conduira à son renouvellement à court terme.

Concernant le Pôle Services où on retrouve RATP Travel Retail, RATP Smart Systems et RATP Maintenance Services, la croissance du chiffre d'affaires est de 16 %, à 11,5 M€, dans la trajectoire du budget puisque 44 % du budget annuel sont réalisés à mi-année.

RATP Maintenance Services présente une progression de son chiffre d'affaires. Cela confirme la poursuite de l'activité post-Covid sur les contrats existants et le gain de contrats en 2022. RATP Smart Systems contribue également à la progression de ce chiffre d'affaires intégrant la montée en charge du Mobility as a Service, essentiellement sur des recettes publicitaires, le développement de leur billettique, l'exécution du contrat de Nantes et la progression de l'activité digitale. En revanche, le résultat net ressort toujours en perte de moins 5,5 M€. Il est toutefois en légère amélioration par rapport au 30 juin 2022. C'est RATP Smart Systems qui englobe la diminution de la perte nette grâce à l'amélioration de son résultat opérationnel (2,2 M€) qui est liée à un contre-effet de la provision de 0,8 M€ passée sur le contrat de Nantes sur le premier semestre 2022 et ne réapparaît pas au premier semestre 2023, et à un accroissement de la marge sur le Mobility as a Service de 1,3 M€.

Concernant les résultats de Systra, ce sera rapide puisqu'à date, Systra n'a pas encore adressé ses résultats du premier semestre 2023. En revanche, Systra se porte très bien, est *a priori* en ligne avec son budget, poursuit le dynamisme de son activité porté par la phase 2 du projet HS2 qui est la ligne à grande vitesse au Royaume-Uni, et par des prises de commandes record. Fin 2022, cela dépassait le milliard d'euros en termes de prises de commandes. Par ailleurs, Systra a intégré deux nouvelles sociétés au premier semestre 2023 sur des compétences clés pour elle, qui concernent le souterrain, avec une société en Australie et une autre en Espagne. La donnée financière communiquée est la quote-part de contribution de Systra au résultat net du Groupe RATP qui s'établit à 3,2 M€ au 30 juin 2023, soit une progression par rapport à la même période en 2022.

Concernant les résultats du Groupe RATP au 30 juin 2023, on note une légère progression du chiffre d'affaires de 2,4 %. L'EPIC RATP enregistre une progression de 20 M€. Cela masque l'impact défavorable des réfections kilométriques et des journées de grèves. Les filiales contribuent pour plus 55 M€ au développement du chiffre d'affaires du Groupe grâce au développement enregistré au sein de RATP Dev et de RATP CAP Île-de-France auquel on peut ajouter la reprise de l'activité post-Covid et la croissance organique, c'est-à-dire les contrats existants et en portefeuille.

Au niveau du Groupe, la chute du résultat opérationnel est significative, elle s'établit à moins 135 M€. Il passe sous la barre de l'équilibre avec une perte opérationnelle à moins 5 M€ au premier semestre 2023, soit un très fort retard par rapport au budget annuel. L'EPIC RATP porte l'ensemble de cette baisse avec moins 140 M€, à tout juste 9 M€. L'EPIC a été défavorablement impacté par l'insuffisance de couverture contractuelle de la hausse des prix de l'énergie et des salaires.

Concernant les filiales, il y a une légère baisse de la perte opérationnelle de 4 M€, à une perte de moins 14 M€ exclusivement soutenue par Systra et RATP Dev, comme nous venons de le voir.

Je peux passer sur la croissance du chiffre d'affaires qui est portée aux 3/4 par les filiales, avec une chute de résultat opérationnel. Le résultat net termine à moins 129 M€, soit une très forte dégradation par rapport à fin juin 2022. Pour l'EPIC, cette détérioration est de moins 162 M€. Pour les filiales, c'est une chute de moins 31 M€, portée essentiellement par RATP Dev suite à l'intégration des résultats de Londres et de l'Algérie, et plus spécifiquement de Londres puisque l'Algérie reste bénéficiaire.

La dette nette du Groupe s'établit à plus de 6 Md€ au premier semestre 2023, soit une hausse significative, qui est exceptionnelle et saisonnière. Il y a eu une variation défavorable du BFR et un accroissement des investissements qui a concerné tant l'EPIC que les filiales. Au sein des filiales, il y a notamment eu le renouvellement de la flotte du contrat Toscane pour RATP Dev, l'impact du développement du Mobility as a Service pour RATP Smart Systems, et la construction du centre opérationnel bus de Mantes pour RATP CAP Ile-de-France.

Le *gearing* qui est un indicateur du ratio d'endettement se dégrade de façon exceptionnelle et *a priori* ponctuelle sur ce premier semestre 2023 pour le Groupe à 1,17 au lieu de 1,02 qui était plutôt un point bas au 30 juin 2022.

Mme FERRIER (Secafi).- Concernant la réprévision pour l'EPIC RATP, par rapport à la construction du budget initial, l'inflation sera plus forte que prévu. La forte dégradation de l'indice OT était prévue à 8,6 %. Dans le cadre de la réprévision, l'indice ressortirait à 4,7 %. La RMPP ressort à 5,7 % et une MSPA à 4,7 %.

Concernant l'EPIC, les résultats seront dégradés sur le résultat d'exploitation, le résultat net et le volume d'investissements. On aurait un résultat net à moins 64 M€. L'hypothèse de la réprévision est de ne pas dégrader les résultats au second semestre. La réprévision annuelle de l'EPIC est identique aux résultats du premier semestre. Il y a plusieurs éléments d'explication parmi lesquels la réalisation d'un plan d'économies à hauteur de 43 M€, l'impact des économies de charges liées au non-versement de l'intéressement pour 55 M€, l'ambition de négocier avec Île-de-France Mobilités et de débloquer cette situation par rapport au plafonnement de l'indice des salaires et de l'énergie. Il y aurait une insuffisance de couverture de l'effet prix par les indices, un déport des cessions immobilières sur 2023, la comptabilisation d'une provision à hauteur de 6,3 M€ par rapport aux émeutes de fin juin et à la dégradation des matériels roulants, infrastructures et du tramway, et un volume d'investissement prévu en recul de 51 M€.

La réprévision prévoit un effet prix non couvert à hauteur de moins 118 M€ par rapport au budget initial. S'agissant de l'énergie, il y aura deux effets contraires. La décélération du prix de l'électricité observée depuis le mois d'avril a joué favorablement dans les comptes de l'EPIC en générant une économie de 58 M€. En revanche, les effets de la hausse de l'inflation et de l'indice qui diminue sensiblement par rapport à la prévision initiale induisent un effet prix qui ne sera couvert qu'à 40 %, alors que le budget prévoyait une couverture à 75 %. C'est énorme. Concernant la MSPA, la non-couverture atteindrait moins 73 M€, la couverture des charges étant plutôt favorable sur les MACE à hauteur de 3 M€. En cumulant ces trois éléments, l'effet prix non couvert est de moins 118 M€.

Nous avons illustré le passage du résultat d'exploitation et du résultat net entre le budget initial et la réprévision. On y voit l'impact de l'insuffisance de couverture. Dans le résultat d'exploitation qui est positif, il y a le plan d'économie qui doit être mis en œuvre notamment sur les MACE qui génère une économie de charges de 43 M€, et l'impact du non-versement de l'intéressement qui génère une économie de charge de 53 M€. Le résultat net est en dégradation de 93 M€ par rapport au budget initial, à moins 65 M€. Il est conditionné à la réalisation du plan d'économies et surtout à la non-dégradation des résultats par rapport au 30 juin.

Il y a un point particulier sur la provision liée aux émeutes. On rappelle les 4,8 M€ de provisions au titre de l'incendie de la rame T6 qui a eu pour conséquence la résiliation anticipée du crédit-bail puisque sur le tramway, c'est principalement du crédit-bail sur les actifs. La RATP va devoir payer une indemnité. Sur les infrastructures du tramway, 310 000 € ont été estimés sur la base des premières expertises qui seront sûrement affinées avec le temps. Pour les 15 bus endommagés, la provision est de 188 000 €, et pour les espaces de vie bus de 404 000 €.

Concernant la prise en charge, la RATP est responsable des biens qu'elle a dans son giron. La RATP a invoqué auprès d'Île-de-France Mobilités le cas de force majeure. Au moment de la Commission économique, IDFM a "accepté" ce cas de force majeure. La prise en charge devrait normalement être réalisée par IDFM, comme cela a toujours été le cas lors de tels événements.

Tant sur l'EPIC que sur les filiales et au niveau du Groupe, le niveau d'incertitude est extrêmement élevé, la RATP a modélisé un certain nombre de risques et d'opportunités. Ils sont dans le tableau. Globalement, en termes d'opportunités, le déplafonnement de l'indice des salaires avec IDFM constitue une opportunité de 103 M€. Elle est réalisable à hauteur de 33 %, ce qui générerait un impact positif de 34 M€ sur le résultat net de l'EPIC. Parmi les risques, 62 M€ sont identifiés et pondérés en fonction du degré de réalisation. Un point important porte sur le déficit de l'assureur social au regard de l'absentéisme maladie, le risque est de 14 M€ sur le résultat net. Les risques portent également sur les MACE et les cessions immobilières.

Sur les investissements, la reprévision a été révisée à la baisse de 53 M€. Elle porte notamment sur des investissements auprès de la SGP avec un recul significatif de moins 88 M€ en raison du protocole Alstom. Ce dernier a repriorisé la livraison des MP14 sur les lignes 4 et 11. De facto, il a dépriorisé ces matériels sur la SGP ligne 14 Sud. Parmi les principaux programmes, on note une révision à la baisse du programme Bus (moins 80 M€), sur le matériel roulant ferré (moins 13 M€), non pas sur les MF19 mais sur la rénovation des MI2N et MI84. Une baisse importante est attendue sur le tramway, elle résulte des décalages de livraison de TW20 pour le T1 et de l'absence de financement du Contrat Plan État-Région pour le T3 Dauphine à ce stade.

Un point sur la révision des résultats par établissement comptable. On observe une forte dégradation des résultats de l'OT et un impératif de révision de la clause d'indexation contractuelle. On refait un peu d'histoire en rappelant qu'au moment du contrat 21-24, il y avait un enjeu central de négociation de la sécurisation de la rémunération du gestionnaire d'infrastructures. Ce dernier est entré en régulation au travers de la loi d'orientation des mobilités et à la suite de la publication du décret qui rappelle le cadre nouveau de rémunération du GI, pour qu'il puisse couvrir ses charges d'exploitation et avoir une rémunération juste sur la base de ses capitaux engagés. Si ce n'est pas le cas, on risque une dépréciation des actifs, ce qui serait dramatique pour le GI.

La rémunération du GI et le résultat du GI sont plutôt stables dans le temps. Il est évidemment moins impacté par le choc inflationniste de par son poids dans l'EPIC. *De facto*, en reprévision 2023, l'OT affiche un résultat net qui atteindrait moins 261 M€.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Reprévision du budget 2023 des filiales de l'EPIC, les résultats ayant été observés au premier semestre 2023. La reprévision des résultats des filiales a été revue à la baisse avec une dégradation par rapport au budget initial au niveau du résultat opérationnel qui est prévu à moins 23 M€ au lieu de moins 14 M€ dans le budget initial, soit une baisse de 9 M€ qui recouvre notamment un impact du retard dans le plan de redressement de Cityscoot pour moins 9 M€. Cityscoot a un impact important voire exclusif dans cette détérioration du résultat opérationnel par rapport au budget initial. La dégradation est aussi le fait d'un coût plus élevé que prévu du contrat Saclay de RATP CAP Île-de-France pour moins 2 M€. Il serait en partie compensé par un impact favorable de la norme IFRS 12 sur Toscane pour plus 3 M€.

Le résultat net est revu à la baisse avec un repli de 25 M€ par rapport au budget initial pour atteindre une perte nette de moins 100 M€ dans la reprévision, sachant que sur l'Algérie c'est l'effet de base et donc le fait d'avoir cédé les parts de SETRAM. Il y a également la répercussion de la dégradation du résultat opérationnel sur les autres filiales et plus spécifiquement RATP CAP Île-de-France et RATP Solutions Ville. Pour cette dernière, la dégradation est liée à la détérioration des résultats de Cityscoot.

Comme le présentait à l'instant Mme FERRIER, certaines incertitudes demeurent pour les filiales et ne sont pas intégrées dans la reprévision : 12 M€ d'opportunités pourraient être possibles, mais également 20 M€ de risques. Il pourrait ainsi y avoir un risque de moins 11 M€ pour RATP CAP Île-de-France, lié au contrat Saclay. Ce risque est lié aux négociations à venir avec IDFM pour rebaser le contrat et neutraliser les pénalités. Il pourrait y avoir également des surcoûts supplémentaires pour RATP Dev aux USA et une sous-performance plus importante que prévu sur la ville de Londres.

Les reprévisions de l'EPIC et des filiales vont se répercuter pour le Groupe RATP avec une accentuation significative des pertes portée par l'ensemble des entités. Le résultat opérationnel reculerait de 99 M€ par rapport à la prévision initiale pour atteindre 46 M€, quasi exclusivement attribuable à l'EPIC RATP de par l'impact négatif de l'inflation non totalement couverte par les indexations contractuelles. Sur le résultat des filiales, une dégradation du résultat opérationnel est anticipée dans la reprévision, qui résulte de l'activité de Cityscoot et d'un plan de redressement qui est plus long que prévu.

Le résultat net part du groupe est estimé en recul de 118 M€ par rapport au budget initial. La perte nette pour le Groupe RATP, fin 2023, est attendue à moins 151 M€ dont 83 % résultent de la répercussion de la dégradation du résultat opérationnel à laquelle on peut ajouter une diminution du résultat financier, essentiellement due à l'augmentation de la charge financière liée à la hausse des taux d'intérêt mais aussi à la dévaluation de la monnaie égyptienne. 13 M€ de pertes supplémentaires sont attendus sur RATP Dev dont moins 9 M€ sur Londres.

Comme pour l'EPIC, des incertitudes très fortes pèsent sur la trajectoire du résultat du Groupe en 2023. Je ne vais pas entrer dans le détail puisque cela a été abordé pour l'EPIC RATP et pour les filiales. En gros, le résultat net pourrait osciller entre moins 158 M€ et moins 145 M€ en fonction de la réalisation ou non de ces risques et opportunités.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous venons d'achever la séquence de présentation de ce rapport d'expertise par Secafi. Il nous reste à écouter le rapport de Mme AZEVEDO et les déclarations, et d'avoir un échange avec M. LECLERCQ. Je propose une pause de 10 minutes.

La séance, suspendue à 10 heures 12, est reprise à 10 heures 25.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de reprendre la séance. Madame AZEVEDO, je vous donne la parole pour nous faire part des travaux de la Commission économique sur les points que nous venons d'aborder concernant la prévision.

Mme AZEVEDO.-

Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP et sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP au 30 juin 2023 avec les filiales RATP

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 25 juillet 2023, étaient les expertes du Cabinet SECAFI avec Bérénice FERRIER, Ludivine EGRETAUD ainsi que Juliette EL YACOUBI, Valérie OGIER et Luc PIFFARD pour la Direction. Nous les remercions pour leurs présentations et leurs explications.

Il est à préciser qu'au-delà des résultats semestriels, chacune des parties intègre la prévision de l'année 2023.

Ce 1^{er} semestre 2023 est marqué par des tensions inflationnistes ; des difficultés et délais d'approvisionnement persistants de la part de fournisseurs et par l'affectation des actifs du Groupe sur les réseaux de bus et de tramway à la suite des émeutes urbaines fin juin. De plus, les impacts de la réforme des retraites et la situation en Algérie et en Grande Bretagne sont des événements significatifs ayant marqués le premier semestre 2023.

COMPTES SOCIAUX

Le Chiffre d'Affaires de l'Epic progresse de 1,6 % par rapport au 1^{er} semestre 2022 pour un montant de 2 585 M€ dû à l'indexation des rémunérations IDFM mais atténué par la progression des réfections et sur pénalités pour non-réalisation de l'offre kilométrique.

L'EBIT (résultat d'exploitation + résultat exceptionnel) chute à -8 M€ (soit une baisse de-186 M€) due à l'insuffisance de couverture des effets prix par l'indexation contractuelle (énergie et salaires), l'application du nouvel accord CTMR et d'autres effets négatifs comme l'impact des grèves, la dégradation des bonus/malus et les surpénalités. Le résultat net recule également de -166 M€ pour atteindre -65 M€ en cohérence avec le résultat opérationnel.

La dette nette augmente de 7,7 % pour atteindre 5 572 M€ malgré la couverture par la CAF des investissements sur fonds propres. Cette hausse est due à la dégradation saisonnière des BFR d'exploitation et d'investissements.

Les investissements sont stables et passent de 887 M€ (en juin 2022) à 884 M€ (en juin 2023) mais ne permettent pas de réaliser une partie du retard 2022 comme envisagé. Ils sont répartis dans les programmes Ferrés d'Accroissement de la Capacité de Transport et Matériel Roulant, Bus pour 12 M€ et Infras et outils du GI pour 14 M€.

La créance au 30 juin 2023 s'élève à 184 M€. Les paiements importants encaissés en juillet ramènent celle-ci à 114 M€ au 18 juillet 2023.

Le trafic voyageur est en hausse de 6 % par rapport à 2022 mais reste inférieur de -15% par rapport à 2019.

Les recettes voyageurs sont en hausse de 3,3 % par rapport à juin 2022 surtout sur les titres annuels et par la billetterie.

Les charges d'exploitation augmentent de 11,2 % par rapport à juin 2022 pour atteindre 2 178 M€ avec une variation de 63,9 % sur les frais d'énergie qui atteignent 236 M€ sur le premier semestre 2023.

Les effectifs diminuent de -1,2 %, soit -509 ETP et un total de 43 242 agents.

Les prévisions 2023 projettent l'EBIT à +43 M€, en baisse de -80 M€ par rapport au budget, après annulation de l'intéressement. Le résultat net est lui projeté à -64 M€ en baisse de -93 M€ ce qui ne permettrait pas de verser un intéressement aux salariés au titre de l'année 2023 car les critères ne sont pas atteints (soit une économie de 55 M€). D'autre part, l'entreprise compte poursuivre les négociations avec IDFM sur le déplafonnement de l'indice salaire à 1,5 % qui pourrait donner une opportunité de générer 103 M€ de CA supplémentaire pondéré à 33 % soit 34 M€. Cependant, il est à noter la continuité de l'insuffisance de la couverture de l'effet prix (énergie et salaire) par l'indexation des indices IDFM malgré une baisse observée sur 2023. La commission s'interroge sur un nouvel appel d'offres pour l'énergie qui ne serait pas verte. Les intervenants ne semblent pas au courant et précisent que le choix appartient au service "Achats".

Il est à constater un déséquilibre important des résultats entre l'OT (Opérateur de Transport) et le GI (Gestionnaire d'infrastructure). L'OT est déficitaire à hauteur de -261 M€ de pertes projetées en 2023 du fait de l'impact important des effets prix, des grèves et des émeutes de juin 2023. Les bénéficiaires du GI, qui sont nécessaires pour financer ses investissements, n'ont pas vocation à compenser les pertes de l'OT.

GROUPE ET FILIALES

Avec un Chiffre d'Affaires en légère progression pour le Groupe de +2,4 % par rapport à 2022 soit un CA de 3 160 M€, la part des filiales progresse de 7 % soit + 55 M€ et représentent 26 % du CA du Groupe grâce à la dynamique commerciale favorable de Laval, Toulon, Raleigh, Sydney et à la reprise du trafic.

Le Groupe affiche un résultat opérationnel en chute de 135 M€ par rapport à 2022 pour arriver à -5 M€. L'Epic porte l'ensemble de la diminution de l'EBIT (-140 M€) qui subit l'insuffisance de couverture contractuelle de la hausse des prix de l'énergie et des salaires. Le résultat des filiales s'améliore de +4 M€ malgré le décalage de la mise en service du métro de Ryad mais reste en perte de -14 M€.

Le RNPG (résultat Net Part du Groupe) se dégrade fortement avec une perte nette qui s'établit à -129 M€ contre 64 M€ en 2022 soit une réduction de -193 M€. L'entreprise souhaite sortir de cette crise en réduisant les charges d'exploitation et en poursuivant les négociations contractuelles avec IDFM.

La dette nette du Groupe dépasse 6 Md€ soit une hausse exceptionnelle de +538 M€ par rapport à fin 2022 dont 500 M€ liés au BFR opérationnel avec 3 éléments impactant (crédit de TVA, filialisation du GIE Comutitres, subvention du prolongement de la ligne 14 Sud). Le Cash-flow libre est positif à +534 M€. Le Gearing (ratio d'endettement) se détériore et passe de 1,02 à 1,17.

Les filiales ont un Chiffre d'Affaires semestriel qui s'élève à 908 M€ soit une progression de 12 % par rapport à juin 2022. Cette évolution de l'activité est portée par RATP DEV pour +45 M€, Ratp Cap Ile-De-France pour +20 M€, Ratp Solutions Ville pour 16 M€, Ratp Smart Systems pour +3 M€ et 13 M€ pour les autres filiales.

Il est à rappeler que concernant RATP DEV les activités à Londres et l'Algérie ont été reclassifiées avec application de la norme IFRS 5. A date, le Groupe continue le processus d'une éventuelle "sortie" de cette situation critique à Londres avec une visibilité attendue au second semestre 2023. Les pertes de Londres sont estimées à -27 M€ en 6 mois soit 4 à 5 M€ par mois. En Algérie, la cession des parts dans la SETRAM a été effective fin mars 2023. Un solde de créances de 12 M€ est en attente.

Ratp Cap Ile-De-France voit son Chiffre d'affaires augmenté de 33 % grâce au démarrage de Saclay et de Bièvre. Cependant son résultat opérationnel se détériore en lien avec la structuration de la holding et les difficultés sur Saclay.

Ratp Solutions Ville voit une progression de son chiffre d'affaires de 12 %. Cette hausse concerne RATP Real Estate avec la mise en service de LYBY +, de son business center et de Philidor et de RATP connect à la suite de la finalisation du projet 3G/4G. Le RNPG ressort à -23 % lié entre autres avec la perte nette de Cityscoot.

La filiale Pôle Services a un Chiffre d'Affaires de 11,5 M€ avec Ratp Smart Systems à 6,9 M€ intégrant la montée du Maas et le développement de l'offre billettique entre autres et RATP Maintenance Service pour 4,5 M€ avec la poursuite de l'activité sur les contrats existants et les nouveaux. Le RNPG est cependant en perte nette de -5,5 M€. Aucun élément n'a été communiqué concernant la filiale RATP Evolution Services.

Systra n'a pas, à ce jour, communiqué ces résultats. Cependant, il est à relever une dynamique de ses activités avec ses prises de commandes et 2 nouvelles sociétés qu'elle a intégrées en Australie et en Espagne. La quote-part de contribution au résultat du Groupe s'établit à 3,2 M€.

*La **reprévision 2023** fait apparaître une accentuation des pertes portée par toutes les entités et une dégradation des résultats avec un recul de -99 M€ du résultat opérationnel à 46 M€ attribuable à l'Epic (pour 90 M€) par l'impact inflationniste et de -9 M€ pour les filiales à -23 M€ qui résulte de l'activité Cityscoot due à une flotte vieillissante et à une défaillance managériale. Sur ce sujet une feuille de route est demandée à la clôture 2023. Le RNPG est estimé en recul de -118 M€ par rapport au budget initial avec une reprévision à -151 M€. Il est à préciser qu'au recul du résultat opérationnel s'ajoutent une diminution du résultat financier de -8 M€ pour RATP DEV qui correspond à une dévaluation de la monnaie égyptienne et une hausse des taux d'intérêts et de -13 M€ de pertes supplémentaires concernant Londres (pour 9 M€) et l'Algérie (pour 4 M€).*

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO.

L'UNSA m'a demandé la possibilité d'intervenir. Y aura-t-il d'autres déclarations ?

Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Je vais commencer par la partie générale, puis passerai la parole à M. BERGEAUD qui fera un focus sur les comptes sociaux et les comptes consolidés.

En 2022, le bilan économique s'est terminé sur une note plutôt mitigée. L'inflation, en particulier sur l'énergie, a considérablement augmenté nos charges. Mais ce qui ressort le plus, ce sont les importantes réfections, pénalités et surpénalités subies par l'Epic. La principale responsabilité en incombe au département RDS, dont la gestion chaotique et les choix stratégiques ont mené l'entreprise au bord de la catastrophe.

Le gel des recrutements pendant 18 mois a entraîné un manque de personnel et de nombreux besoins non comblés. Le département RDS a parié sur un accord CTMR en juillet 2022, censé générer une productivité accrue d'environ mille agents, mais cette stratégie s'est révélée désastreuse, entraînant une partie du réseau ferré dans sa chute. En bloquant les mobilités des machinistes vers le métier de conducteur pour combler les besoins en personnel, RDS a fait face à des critiques de l'UNSA Groupe RATP, mais sans que cela ne soit pris en compte.

L'année 2022 marque ainsi le premier signe de fragilité et de faiblesse du modèle économique du groupe RATP, qui semblait pertinent dans un contexte économique favorable, mais qui se révèle déficient aujourd'hui et nécessiterait d'être repensé.

Par le passé, le chiffre d'affaires de l'Epic augmentait chaque année, accompagné d'une marge substantielle permettant de soutenir les filiales, mais celles-ci ne dégagent pas de résultats positifs. L'Epic dépensait généreusement pour ses filiales sans exiger de contreparties. L'UNSA Groupe RATP avait là aussi alerté à maintes reprises sur l'insoutenabilité de cette politique à court et moyen terme, mais ces avertissements ont été ignorés. Les syndicalistes étant dévalorisés en raison de leur absence de diplômes comparés aux dirigeants.

Le bilan après six mois démontre que ces avertissements étaient fondés, bien que personne n'ait anticipé une telle poussée inflationniste. L'indexation de l'énergie choisie par le contrat IDFM a sous-estimé les prix réels du marché, entraînant une perte de 55 millions d'euros pour l'Epic, qui a enregistré des comptes négatifs pour la première fois de son histoire. Il est agaçant de voir l'entreprise mettre au même niveau de responsabilité l'inflation et l'augmentation des salaires, alors que cette dernière est une conséquence et non une cause. Pendant des années, les économies ont été réalisées en minimisant la perte de pouvoir d'achat des employés avec des chiffres d'inflation contestables. Aujourd'hui, ce sont les salariés qui paieront la facture avec un intéressement nul pour l'exercice 2023. A quelques mois des Jeux Olympiques le signal ne manquera pas d'être reçu par nos collègues.

Les filiales, elles, continuent de générer un chiffre d'affaires en hausse, mais sans dégager de marge et le déficit du résultat net s'aggrave, notamment pour la filiale londonienne qui perd toujours 5 millions par mois.

L'Epic suit également la même tendance, sa bonne santé apparente étant principalement due à un Gestionnaire d'Infrastructure solide, mais l'opérateur de transport souffre des impacts de l'inflation et est dans le rouge, sans perspective de redressement à court ou moyen terme.

La direction espère une renégociation avec IDFM pour dé plafonner l'indexation au-delà de 1,5%, mais l'UNSA Groupe RATP doute de la faisabilité de cette demande dans le contexte financier actuel.

Dans l'ensemble, ce bilan est préoccupant car il révèle des orientations stratégiques risquées et mal maîtrisées. Le modèle économique basé sur le contrat IDFM 2021-2024, présenté comme protecteur par la direction, ne montre aucune résilience face à des phénomènes tels que l'inflation, en particulier celle de l'énergie, ou le retour à des taux directeurs normaux. Il est urgent de repenser le futur de la RATP.

Merci.

M. BERGEAUD.-

Comptes sociaux

Aucun des élus ici présents n'avait rencontré une situation aussi inédite au cours de sa carrière à la RATP. Devant cette assemblée, la direction présente pour la première fois un résultat opérationnel déficitaire de l'EPIC, ce qui rend impossible le versement théorique du moindre intéressement en 2024 pour l'année 2023.

Le contrat qui nous lie à IDFM, censé nous protéger, s'avère être un fardeau lourd lorsque le contexte économique devient difficile. C'est la LEM ou "loi de l'emmerdement maximum" (excusez l'expression, chez les anglo-saxons, on parle de la "loi de Murphy", mais cela ne traduit pas de manière aussi explicite la situation). En gros, tout ce qui est susceptible d'aller mal va mal en même temps et au moment le pire.

L'offre de transport est en baisse, en particulier à RDS, alors que la fréquentation augmente. Cependant, comme IDFM nous rémunère principalement sur l'offre produite et très peu sur la fréquentation, nous y perdons. Cette situation se traduit par des transports en commun bondés, et nos collègues de SEM auront du mal à justifier l'augmentation énorme prévisible du PASS NAVIGO pour 2024.

Dans un contexte post-COVID et post-réforme des retraites, les salariés en contact direct avec le public font face à des comportements de plus en plus violents. Pour eux, ainsi que pour ceux du reste de l'entreprise soumis à une productivité incessante alors que les effectifs diminuent chaque année, les conséquences psycho-sociales entraînent une augmentation durable de l'absentéisme pour cause de maladie et d'arrêt de travail. L'entreprise nous dit que c'est la même situation partout. Mais pour l'EPIC, c'est une double peine. D'abord, le contrat IDFM nous sanctionne pour non-réalisation de l'offre en raison du manque de personnel, entraînant une amende estimée à 67 millions d'euros à mi-année. Ensuite, le taux de cotisation employeur ne cesse d'augmenter.

Du côté des salaires, le contrat prévoit une revalorisation en fonction de l'inflation à hauteur de 1,5%, bien en deçà des 5,4% enregistrés successivement par l'INSEE en 2022 et 2023. Cela signifie que l'EPIC subit une perte de ressources directement liée à la rigidité du contrat IDFM.

Mais le plus inattendu concerne la rémunération de l'énergie électrique. Le contrat IDFM est basé sur un indicateur qui ne reflète pas du tout la réalité de l'augmentation de l'électricité sur ce marché libéralisé en Europe, qui a dépassé 300% par exemple pour l'électricité. Alors que l'entreprise pensait que cet indice couvrirait 75% de ses dépenses électriques, il n'en couvre finalement que 40% même après révision, entraînant un déficit de 48 millions d'euros. Il semble que le comportement de cet indice n'ait jamais été testé dans des conditions similaires auparavant.

Par ailleurs, la remontée des taux d'intérêts initiée par la BCE a un impact financier très important sur une dette qui oscille en permanence autour de 5,5 Milliards d'euros et dont une grande partie a été imposée par l'état dans un passé lointain.

En résumé, cette convergence des problèmes en même temps a conduit à une chute brutale des résultats d'exploitation, plongeant l'EPIC dans le déficit.

Les élus de l'UNSA Groupe RATP considèrent que ce bilan désastreux après six mois révèle un modèle économique imposé par le contrat IDFM qui est insoutenable. Ils craignent que sans une révision en profondeur, cette situation perdure dans les années à venir. Ils estiment que les salariés ne sont en aucun cas responsables de cette situation et refusent d'en subir les conséquences alors qu'ils sont déjà soumis à toujours plus de demandes, notamment à l'approche de grands événements sportifs, avec des moyens de plus en plus restreints, en particulier en termes de personnel, tandis que la qualité de vie au travail ne cesse de se dégrader.

Les élus de l'UNSA Groupe RATP ont déjà voté des avis négatifs pour des comptes présentant des bilans meilleurs par le passé. Il n'est donc pas surprenant qu'ils suivent cette fois-ci la proposition d'avis négatif de la commission économique.

Comptes consolidés

L'UNSA Groupe RATP se pose continuellement la question : jusqu'à quand cette situation perdurera-t-elle ? Depuis que la direction de l'EPIC est devenue celle du groupe RATP, malgré la mise en avant des bons résultats de certains, les comptes des filiales restent déficitaires. La problématique du MASS demeure, avec un retour sur investissement incertain en raison de la concurrence déloyale d'IDFM. La situation de la filiale CAP Ile De France est également préoccupante, car malgré les investissements nécessaires pour son lancement, les gains des appels d'offres ne sont pas au rendez-vous. Quant à Cityscoot, le matériel obsolète exige soit un renouvellement du parc, soit des coûts de maintenance exorbitants. Avec un déficit de 9 millions d'euros au sein d'une structure aussi petite, tout retour sur investissement est difficile à imaginer.

Comme chaque année, l'EPIC doit continuer à supporter les dettes de ses filiales au moyen de dotations toujours en hausse. La différence cette année réside dans le fait que l'EPIC n'enregistre plus d'excédents pour compenser les déficits des filiales, entraînant ainsi une situation déficitaire pour le groupe pour la seconde fois depuis 2020.

En fin de compte, l'accumulation des comptes négatifs de l'EPIC et des filiales amène inévitablement les élus à exprimer un avis doublement négatif.

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

M. HONORÉ.-

Il est des premières dont on se passerait bien. L'entreprise présente une situation inédite en 75 ans d'existence, des résultats semestriels en PERTE.

Dans un contexte fortement inflationniste, le contrat qui nous lie à IDFM nous étrangle. Il est devenu insuffisamment rémunérateur. L'indexation sur les prix de l'énergie et sur les "salaires transport" ne couvrant pas nos charges d'exploitation.

Conséquence directe, l'arrêté des comptes au 30 juin 2023 pointe une "non-couverture" de celles-ci à hauteur de 97 millions d'euros, pour un résultat d'exploitation à -8 millions, un résultat net à -65 millions.

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

Il pénalise l'EPIC tout comme son personnel, qui "hors mesure(s) corrective(s)" ne percevrait pas d'intéressement au titre de l'année 2023. Un manque à gagner de 1 400 € brut. Tout bonnement INACCEPTABLE au regard des efforts quotidiens fournis par les salariés de l'entreprise, notamment pour revenir à l'offre nominale dans un contexte d'augmentation du trafic et des recettes voyageurs !

Les éléments présentés par la direction, font un focus sur la non-réalisation de l'offre et l'intéressement à la validation à RDS, les pertes associées.

Ces éléments appellent une réponse de FO Groupe RATP.

En appliquant de manière anticipée le CST, en mettant en place avec 2 ans d'avance les nouvelles conditions de travail des machinistes receveurs, la direction a fait un choix politique qui n'est pas sans conséquences.

Plus de services en 2 fois, plus d'amplitude, moins de repos signifient une FORTE dégradation des conditions de travail et de l'équilibre vie privée-vie professionnelle.

Pour FO Groupe RATP ce sont là, les racines de l'absentéisme "maladie et accidents de travail" dans ce secteur déjà en difficulté en termes d'effectifs, de recrutement et de fidélisation...

Côté investissements, deux éléments caractérisent ce premier semestre. Un niveau d'investissements toujours très élevé, comparable au premier semestre 2022, mais également, des retards (notamment au périmètre du PQI) sur les matériels roulants, liés aux difficultés des industriels ou sur la transformation des Centres Bus, liés à l'obtention des autorisations municipales.

Compte tenu des retards cumulés en 2022 et 2023, l'atteinte des objectifs nous semble quelque peu volontariste.

FO Groupe RATP tient à souligner que la réalisation d'un tel niveau d'investissements n'est possible que grâce aux efforts répétés des différents acteurs de l'entreprise, ingénieries, maintenance, exploitation.

Avec une augmentation de près de 400 millions sur 6 mois la dette nette de l'EPIC RATP apparait en très forte hausse. L'explication est à chercher du côté de la dégradation des BFR opérationnels et d'investissement, que la direction présente comme saisonnière, une partie des retards de paiements, décalages de subventions etc. étant d'ores et déjà régularisée.

Pour FO Groupe RATP, il convient toutefois de rester prudent et de garder la maîtrise de la dette de l'EPIC RATP. L'époque où la RATP empruntait à taux nul voire négatif appartenant au passé, renchérissant le coût de celle-ci.

Des échanges sont en cours avec IDFM afin de rééquilibrer le contrat, tant sur l'indexation des salaires que sur les prix de l'énergie.

Sans ressources supplémentaires, IDFM ne sera pas en capacité d'y répondre favorablement. Les pistes évoquées concerneraient le versement mobilité ainsi que la taxe de séjour pour 2024. Quid de l'année 2023 ?

Pour FO Groupe RATP, le premier semestre 2023 confirme, que le modèle de financement actuel de l'OT n'est économiquement pas tenable, que le contrat IDFM doit être révisé afin de couvrir les charges d'exploitation de l'entreprise.

La situation des filiales de l'EPIC RATP est hélas à l'image de celle de la maison mère. Un chiffre d'affaires qui progresse, un résultat opérationnel et un résultat net en perte, une dette en forte progression.

Hors Londres et Algérie, reclassés en IFRS 5, les résultats de RATP Dev montrent une progression liée à l'amélioration du contexte économique, une croissance organique et une reprise du trafic sans toutefois franchir le "cap" de la rentabilité. Les pertes enregistrées à Londres (27 millions € en 6 mois) pesant très lourdement sur le résultat net de la filiale.

Pour FO Groupe RATP, il est à espérer que la sortie de cette activité, envisagée au second semestre, devienne réalité, tout comme le recentrage sur des activités plus proches de notre cœur de métier, exercées dans des zones géographiques où les risques seraient mieux maîtrisés.

Le bilan économique de RATP CAP Ile de France pour le semestre se trouve sur un schéma comparable. Le chiffre d'affaires poursuit sa progression, mais l'absence de rentabilité se creuse notamment sous l'effet de la structuration de la filiale et des surcoûts du contrat de Saclay pour lesquels "on nous dit" que des négociations devraient bientôt démarrer avec IDFM...

Au-delà du travail de sape mené par le délégataire sortant, Transdev, FO Groupe RATP, ne peut que constater que l'Autorité Organisatrice, IDFM, défaille dans sa capacité à s'assurer de l'état du parc d'autobus et par conséquent responsable des pertes associées, ne se hâte pas pour corriger les conséquences de celles-ci !

Dans ce "tableau" pour le moins sombre, les résultats de RATP Solutions Ville, pourraient apparaître comme un rayon de soleil.

La filiale, tirée par RATP Real Estate et RATP Connect, poursuit son développement, reste "bénéficiaire", mais voit son RNPG baisser de 23% sous l'effet de la structuration de la holding et des pertes (-9 M d'€) enregistrées par Cityscoot dont le redressement sera long. L'hémorragie pourrait en effet se poursuivre, le redressement de la filiale devant passer le renouvellement d'un parc vieillissant, une évolution de son management et de ses process... Cela questionne sur la pertinence de l'investissement dans cette Start UP...

Au sein du "Pole Services", RATP Smart Systems et RATP Maintenance Services poursuivent leur développement, toutefois la rentabilité n'est toujours pas au rendez-vous. Le RNPG ressort en perte nette de -5.5 M d'€.

Systra n'ayant pas transmis ses résultats, semble être sur une dynamique positive et affiche une contribution positive au RNPG à 3.2 M d'€.

Avec un tel bilan, dressé pour l'EPIC RATP comme pour ses filiales, les résultats du Groupe ne peuvent être qu'à l'avenant !

La progression du volume d'activités est présente, plus à mettre au crédit des filiales que de l'EPIC RATP. La rentabilité s'écroule sous l'effet des résultats de l'EPIC RATP et de l'insuffisance de la couverture contractuelle. La dette dépasse les 6 milliards notamment sous l'effet de la dégradation des BFR.

Après ce premier semestre calamiteux, l'entreprise s'est livrée à un exercice de réévaluation budgétaire pour l'année 2023.

Au-delà de l'aspect politique, du signal envoyé à l'interne comme à l'externe, ces prévisions entendent fortement "limiter la casse" au second semestre sans pour autant effacer la dégradation enregistrée au 30 juin 2023.

Pour FO Groupe RATP, cette réévaluation reste très aléatoire. Bâtie sur des hypothèses, comme la réalisation de plans d'économies ou des négociations avec IDFM etc., dans un contexte économique toujours très incertain. Un réel bilan ne pouvant être fait qu'à la clôture de l'exercice 2023.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Beaucoup de points ont été mis en avant : la nature du contrat IDFM, la capacité pour la RATP à réaliser l'offre, la relation OT GI, les filiales. Pour alimenter les réponses de M. LECLERCQ, je propose que vous puissiez partager maintenant vos éventuelles questions complémentaires.

M. NOBLAYE.- Les questions qui ont été posées me conviennent, notamment sur les discussions avec IDFM et l'éventualité d'une dénonciation du contrat actuel. Nous aimerions avoir plus d'éléments sur les investissements. Au niveau du PQI, une partie des investissements de 2022 a été décalée en 2023 et une grosse partie de 2023 le sera de nouveau en 2024. Quel sera l'effet sur le PQI ? Quel sera le financement de ces investissements ?

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur JONATA ?

M. JONATA.- J'ai deux questions. L'absentéisme grandissant dans l'entreprise est affiché dans tous les documents. Au niveau RH, y a-t-il une évaluation des causes de l'absentéisme dans l'entreprise ? Par ailleurs, pour le recrutement, c'est pareil, on nous annonce un fort recrutement dans l'entreprise. Recrutement signifie-t-il embauche ? Pour un niveau de recrutement, pouvez-vous nous donner le niveau d'embauches qui en découle ?

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Les élus ont relevé des soucis en commission. Nous allons demander un organigramme juridique à jour. À cause de toutes les transformations, nous avons du mal à visualiser les différentes filiales, ce qui est nouveau, ce qui ne l'est pas. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Je vous remercie. Nous aimerions savoir où on en est avec Bolloré, car les mois passent. Où en est-on de Saclay ? Y a-t-il réellement quelque chose de fait ? Y a-t-il une procédure ? Est-on sorti de la médiation et se dirige-t-on vers le juridique ?

L'expert a parlé d'une reprise du trafic post-Covid chez RATP Dev. Les niveaux de retour au trafic sont-ils semblables à ceux constatés sur le territoire historique RATP ? Sont-ils en avance par rapport aux chiffres de 2019, ou semblables aux nôtres ?

J'étais dernièrement dans des centres bus, ils ont beaucoup de non couverts et cela risque d'être pire en juillet et août. Ils constatent que 25 % des clients ont disparu dans la nature, certainement dans des mobilités autres. Ils sont passés au vélo, à la trottinette, à la marche, au télétravail ou à la voiture. Ils s'interrogent sur la possibilité de les faire revenir. Peut-on faire une comparaison du retour à la normale avec les autres réseaux, bien que ce ne soit pas les mêmes volumes ?

S'agissant de l'accord CTMR, quels sont réellement les gains ? On entend tout et n'importe quoi. À RDS, on a entendu qu'il y a deux volets dans les CTMR : la refonte des conditions de travail et les repos en moins. Les deux volets devaient générer des économies. Il apparaît à terme que sur la refonte des conditions de travail pures, le gain était minime puisque 3 ou 4 minutes seraient gagnées par agent et par jour. De 6,38, ce serait passé à 6,41 ou 6,42. Tout ça pour ça !

M. JONATA a évoqué la maladie. Dans le document, il est maintenant question de la maladie par mois. Le chiffre par an peut faire peur. Avant Covid, on était entre 12 et 13 jours par agent et par an à RDS. On en est à 3 jours par mois, soit 36 jours par an et une multiplication par trois. Cela interroge sur la réalité de gains possibles avec ces nouvelles conditions de travail que nous avons dénoncées. On a alerté dès le départ, la direction a fait son choix. On a essayé d'en tirer le maximum pour nos collègues machinistes, tout en sachant que c'est un métier pénible qui n'est pas comme les autres. Conduire dans Paris durant 7 heures 30... En plus, il y a des problèmes de circulation. Entre les retards sur ligne, les non-couverts, etc., cela génère du temps supplémentaire pour les agents parce que leur service déborde largement. Cela fatigue énormément.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.- Merci Monsieur le Président. Comme cela a été dit dans la déclaration de la CGT et d'autres, on constate que l'EPIC reste "la vache à lait" de l'entreprise et continue à alimenter les filiales en dotations malgré ses difficultés. Elle annonce des pertes et nous dit sans complexe que l'EPIC "mettra la main à la poche" pour alimenter les filiales dont RATP Dev principalement, malgré nos pertes. En parallèle, vous n'avez pas de complexe à nous annoncer qu'il n'y aura pas d'intéressement. On attend de voir la réaction des agents sur ce fait.

Comme cela a été dit par le collègue, vous parlez sans cesse de recrutements massifs, mais on n'a jamais eu de REX sur la finalité des recrutements. Aujourd'hui, quand vous recrutez, il faut prendre en compte le temps de formation. Une fois le plan de formation réalisé, combien d'agents sont commissionnés sur le nombre de recrutements ? Combien d'agents démissionnent ? Combien d'anciens démissionnent ? On n'a aucun REX. Il serait bien d'en avoir un.

Vous avez parlé d'Alstom, qui est en difficulté pour honorer son contrat de fourniture de matériels. En parallèle, on nous annonce qu'il est aussi partenaire sur la ligne 15. J'aimerais un focus sur le sujet.

Sur le GI et l'OT, je pense que vous allez en parler. Le GI est en résultat positif et l'OT en négatif. Y aura-t-il une aide du GI vers l'OT ? Je suis perplexe, j'aimerais connaître votre avis sur la question.

Sur les pertes de 63 M€ de l'EPIC à six mois, vous avez budgété les mêmes pertes en fin d'année avec un plan économique ambitieux. Celui qui a été annoncé les années précédentes n'a jamais été maintenu. Qu'avez-vous en prévision ? Je suis perplexe face au plan d'économies de plus de 43 M€ et d'autres choses à prendre en compte en six mois. Vous allez peut-être m'expliquer ce que vous allez faire.

Le reste a déjà été évoqué.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Les différents aspects ont été largement brossés par les collègues qui ont posé beaucoup de questions dans leurs déclarations et à l'occasion des questions ouvertes. Il y a une interrogation sur le choix de poursuivre. L'ouverture à la concurrence est une chose, on se sent obligé d'y aller, mais on s'aperçoit, comme dans le cas de Saclay, que le matériel qui nous a été laissé est plutôt "pourri" voire pire, et les frais seraient à notre charge. On va devoir déboursier énormément pour remettre le matériel à niveau. Quand allez-vous vous réveiller et vous rendre compte que le monde de la concurrence libre et non faussée, qui nous est "vendu" dans ce pays, est fait pour nous flouer, pour nous raconter des histoires ? Finalement, c'est libre mais totalement faussé.

On a cru voir paraître quelques écrits de patrons, de directeurs d'entreprises concurrentes, qui remettent un peu en cause ce qui figure dans le contrat IDFM sur l'ouverture à la concurrence. Nous nous interrogeons car ils ne se cachent pas du fait qu'ils ne le respecteront pas. Ce n'est pas grave, nos collègues qui partiront demain à la concurrence ne paieront rien, tant pis pour la RATP et pour ces agents. À la dernière séance, je vous avais demandé d'être vigilant par rapport à ce qu'il risque d'arriver à nos collègues. Si c'est vraiment ce qui est en train de se dessiner, quelle désillusion ! Quand va-t-on revenir à quelque chose de réel et de concret pour tout le monde ?

J'en reviens à la fameuse question qui me turlupine. Allez-vous me demander de participer au bon fonctionnement de RATP Dev en investissant mon salaire pour lui permettre d'exister ? M. KHELLAF l'a dit, l'ensemble des autres organisations syndicales également dans leur

déclaration d'une autre manière. Je le dis avec mes mots, vous connaissez mon franc-parler. On continue de "mettre à la poche" pour une filiale qui a du mal à exister et à fonctionner parce qu'elle a besoin d'un financement et qu'elle ne peut l'avoir que par l'EPIC pour le moment. Demain, allez-vous me demander de sortir le salaire que vous m'avez versé pour capitaliser RATP Dev ?

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BAZIN.

Monsieur LECLERCQ ?

M. LECLERCQ.- Il y a eu beaucoup de déclarations, je vais essayer d'y répondre par grandes thématiques.

Vous avez tous signalé le caractère inédit de la situation traversée aujourd'hui, que je partage. Pour moi, directeur financier de l'entreprise, cette situation est anormale. C'est lié au paramétrage d'un contrat que l'on a négocié de bonne foi avec une autorité, dans un contexte où l'inflation était inférieure à 1 % par an depuis 10 ans. Elle était même à 0,9 % sur les 10 dernières années. Effectivement, il aurait été bien de le prévoir et de refuser ce plafonnement si on avait pu prévoir la guerre en Ukraine et ce qui s'en est suivi. Je le regrette, mais il ne sert à rien de "pleurer sur le lait renversé".

Les clauses d'indexation du contrat sur la quote-part de la rémunération R11 censée couvrir la masse salariale ne fonctionnent pas. Elles sont déconnectées de l'environnement macroéconomique actuel. Il est impératif de les renégocier, ce que l'on s'emploie à faire. On a déjà saisi la Direction générale d'IDFM pour obtenir une renégociation. Pour l'instant, cela n'a rien produit. Comme le disait Mme AZEVEDO, même avec la meilleure volonté du monde, IDFM ne pouvait pas y répondre parce qu'il avait déjà des difficultés à équilibrer ses comptes en 2023.

Un accord est en train de se dessiner entre IDFM et l'État. La semaine dernière, Mme PECRESSE a reçu une lettre du ministre des Transports qui lui donne un certain nombre de garanties, ce qui a conduit son Conseil d'administration à voter l'avenant sur les Jeux Olympiques, sous réserve de la formalisation de l'accord avec l'État qui devrait intervenir à l'automne et qui permettra à IDFM de signer cet avenant. Une fois les finances d'IDFM restaurées et les marges de manœuvre retrouvées, on pense qu'il y a moyen de conduire cette renégociation du contrat actuel. Obtiendra-t-on tout ce que l'on veut ? Je ne sais pas. On va s'y employer. On considère que le dé plafonnement de l'indice entre le 1,5 % et l'indice des salaires INSEE du secteur des transports, qui est plutôt au-dessus de 5 %, représenterait un supplément de revenus de 100 M€ pour nous. C'est sur cette base que nous négocions.

Le deuxième indice qui ne fonctionne pas bien est l'indice électricité. Ce n'est pas plus de la responsabilité d'IDFM que de la nôtre. Certains ont dit tout à l'heure que l'on n'avait jamais testé cet indice et que l'on avait eu tort de le prendre.

Dans le contrat précédent, l'indice qui s'appliquait sur l'indexation des prix de l'électricité était celui des ménages. Autrement dit, si on avait accepté de maintenir cet indice, on serait dans une situation bien pire, puisque le prix de l'électricité des ménages a été gelé par le gouvernement. On a obtenu l'indexation sur les prix de l'électricité payés par les entreprises, l'indice est donc censé réagir de manière plus rapide aux évolutions des prix. Effectivement, il n'avait jamais été testé dans un contexte qui n'a jamais existé en France et ailleurs auparavant, à savoir une situation dans laquelle les prix de l'énergie augmentent de deux à trois fois d'une année sur l'autre, puisqu'en projection la facture énergétique est multipliée par 2,5 sur l'année. C'est colossal. Je pense que personne ne pouvait prédire une situation aussi extrême. L'indice n'a jamais été testé dans des conditions extrêmes.

L'évolution de l'indice reflète en partie le fait que certaines entreprises, notamment les PME et TPE, ont reçu un certain nombre d'aides de l'État pour amortir les coûts et les électro-intensifs. Le transport public dispose d'un régime fiscal qui est relativement favorable en matière d'énergie, mais n'a pas obtenu d'amélioration par rapport à cette situation. La conséquence de cela est le décalage entre la réalité de nos conditions d'achats d'électricité que l'on a pourtant optimisé avec la direction des achats, et la réalité de l'indice. C'est un point sur lequel, même si on ne sait pas encore quelle forme cela pourra prendre, on a demandé à IDFM de revoir le contrat, non pas pour modifier l'indice parce qu'il n'y en a pas de meilleur aujourd'hui, mais pour se partager la perte puisque cela ne couvre pas la réalité de nos charges. On ne peut pas nous demander d'un côté de recruter, de rétablir la production au bon niveau, sans nous donner les moyens de couvrir ces charges.

En tant qu'entreprise, nous avons pris nos responsabilités. Nous avons accordé les NAO déjà évoquées en connaissance de cause sachant que l'indice ne pourrait pas suivre ces évolutions, mais nous avons jugé indispensable de le faire pour préserver le pouvoir d'achat des salariés et maintenir l'attractivité des postes à l'embauche pour permettre de rétablir la production. On a pris nos responsabilités. On attend que l'autorité organisatrice prenne les siennes et rééquilibre le contrat.

Cette situation exceptionnelle qui, de mon point de vue, est inacceptable se résoudra quoi qu'il arrive en 2025, puisque le nouveau contrat IDFM sera obligé de "remettre les compteurs à zéro" et de couvrir la réalité de nos charges à compter de 2025. L'ambition est de ne pas attendre deux ans pour le faire. Je n'ai aucune envie d'afficher des comptes en perte sur l'année 2024.

Cela a été dit, la négociation est incertaine. On pense toutefois avoir de solides arguments juridiques et opérationnels pour obtenir ce rééquilibrage du contrat qui est bouleversé par l'environnement économique.

M. KHELLAF a demandé si le GI allait transférer des fonds à l'OT pour couvrir ses pertes. L'EPIC RATP est une seule et même personne morale qui combine les comptes de l'OT et du GI. Par construction, les pertes de l'OT sont compensées par les bénéfiques du GI dans les comptes, mais il n'y a pas lieu d'opérer un transfert direct entre les comptes du GI et de l'OT, qui poserait par ailleurs problème sur le plan de la régulation. La réalité, ce sont les résultats globaux que l'on vous présente aujourd'hui, qui sont la somme des effets positifs et négatifs. Il y a un point dont on peut se réjouir : avoir obtenu à travers la LOM, ses décrets d'application et la négociation du contrat, un modèle économique solide et sain pour le GI. Ce qui est problématique et qu'il faudra soulever à un moment vis-à-vis de l'ART, c'est que les profits du GI n'ont pas vocation à compenser les pertes de l'opérateur de transport mais à financer les investissements du GI.

Je voudrais réagir à ce que disait M. KHELLAF, l'EPIC n'est pas "la vache à lait" de l'entreprise, ou alors elle aurait assez peu de lait puisqu'elle est en perte. Néanmoins, je pense l'avoir dit à de nombreuses reprises dans cette enceinte, lorsqu'on décide de doter en capital nos filiales, on ne retire rien au financement de l'EPIC. Ce que l'on investit dans les filiales, c'est notre résultat. Si on n'a pas de résultat, c'est potentiellement notre dette. Il n'y a pas d'arbitrage, il n'y en a jamais eu, entre les évolutions salariales ou autres de l'établissement public et l'argent que l'on décide de mettre dans les filiales. On réinvestit notre résultat quand l'exercice est terminé. Il est certes plus facile de financer les filiales quand les résultats sont positifs que quand ils sont négatifs mais l'arbitrage ne se fait pas comme cela.

Vous dites que les résultats des filiales ne sont pas forcément à la hauteur de nos attentes, et demandez pourquoi on continue à les développer.

D'abord, on peut considérer que la concurrence n'a pas que des effets positifs, je partage beaucoup de choses qui ont été dites tout à l'heure. Cela dit, elle s'impose à nous comme une réalité. C'est la volonté du législateur. Dans le monde politique, personne n'a évoqué l'idée d'arrêter l'ouverture à la concurrence du bus. On a discuté d'un décalage, d'un lissage. Aujourd'hui, il n'y a pas de consensus politique ni français ni européen pour dire qu'il ne faut pas mettre en concurrence les transports publics. Pour nous, cela s'impose comme une réalité. L'ouverture à la concurrence va s'imposer en Île-de-France. Si on ne réagit pas pour protéger nos positions en Île-de-France et nous développer sur de nouveaux marchés, on va juste décroître comme peau de chagrin. Progressivement, il ne restera plus rien de l'EPIC RATP, à part le GI et la Sûreté dans une vingtaine d'années.

Par ailleurs, il y a l'Île-de-France et le reste. Vous posez la question du développement hors de l'Île-de-France. Qu'il s'agisse de l'EPIC ou des filiales, nous voyons bien aujourd'hui que ce n'est pas en nous concentrant sur la seule Île-de-France, au vu des perspectives et de la stratégie de notre client autorité organisatrice, que l'on va bien gagner notre vie, sauf peut-être en tant que gestionnaire d'infrastructures. Notre contrat en monopole n'est pas si protecteur que cela sur l'exploitation, même si nous allons travailler à l'améliorer. Quant aux appels d'offres menés en Île-de-France où la concurrence est très intense, les marges sont très étroites. Le Groupe ne gagnera pas durablement sa vie en se limitant à l'Île-de-France.

L'objectif est d'aller aussi ailleurs, mais pas n'importe où, comme le disait M. JONATA. Jusqu'à présent, on disait que l'Angleterre était un pays mature, industrialisé. Il y a des pays dont les modèles économiques ne fonctionnent pas bien, il faut en tirer les conséquences. À travers le plan stratégique que RATP Dev a reconstruit et qui a été présenté tout à l'heure, la décision est de se recentrer sur les pays mais aussi sur les métiers qui sont les plus proches possible de notre cœur de métier, pour lesquels nos compétences font la différence. Cela nous permet d'aller chercher des marges importantes. La priorité est plutôt le métro automatique et les pays matures, avec des autorités organisatrices fiables et bien financées.

Tout cela n'est pas complètement fait, c'est un travail de *turn around* que nous avons à faire sur RATP Dev pour essayer de faire évoluer la structure de ses activités vers cette cible que l'on se fixe à moyen terme. On nettoie le portefeuille, on consolide les activités présentes comme l'Arabie Saoudite qui sera un vecteur de profits importants, comme la Toscane, pour arriver à avoir un modèle plus robuste.

Si on veut que le Groupe RATP survive demain, se développe et affiche une rentabilité qui ne soit pas ridicule, il faut développer RATP Dev hors de l'Île-de-France, développer RATP Solutions Ville. On ne peut pas seulement compter sur le *business* en Île-de-France ni laisser nos concurrents "manger" nos parts de marché en Île-de-France sans réagir, même si tout n'est pas heureux. Vous avez raison d'insister sur Saclay qui n'est pas une expérience heureuse, dont on devra tirer les conséquences.

M. SARDANO a demandé où on en était sur Saclay. Il s'agit d'abord de redresser l'opérationnel, c'est en cours, les premiers résultats sont là. C'est la condition nécessaire mais pas suffisante pour rétablir une relation correcte avec Île-de-France Mobilités et négocier le reste. Avec IDFM, nous devons maintenant négocier un avenant au contrat pour recalculer le niveau des rémunérations sur l'offre réalisée. Ce n'est pas l'offre à laquelle nous avons répondu dans le cadre de l'appel d'offres qu'il nous est demandé de réaliser aujourd'hui mais une offre différente, moins optimisée. Cela a un coût, il faut le compenser.

Par ailleurs, le système de validation dans les bus ne fonctionne pas. Il est hors de question de se faire pénaliser sur les validations. Il faut obtenir cela par avenant. Il faut aussi aller chercher de l'argent chez Transdev pour se faire compenser. On est en train d'armer les contentieux nécessaires. Toutefois, l'équipe de RATP Cap Ile-de-France a décidé de commencer par redresser la situation opérationnelle, sinon ses demandes seront inaudibles.

D'autres questions sur l'EPIC ont été posées.

Pour Bolloré, le processus de réhomologation est en cours. La cause des incendies a été trouvée, elle est reconnue par les experts et par les autorités en charge de l'homologation. En pratique, même si tout cela n'est pas encore formalisé par les autorités françaises et espagnoles puisque chacune avait homologué une part des bus, les obstacles juridico-sécuritaires sont en train d'être levés. Bolloré doit maintenant remettre en état les bus, puisque les batteries des bus qui étaient parqués se sont abîmées faute d'être utilisées. Les bus sont en train d'être rapatriés à l'usine pour procéder aux travaux. Le contentieux avec Bolloré est lourd, nous lui réclamons beaucoup d'indemnités pour les préjudices subis, en plus de la remise en état des bus. La négociation en cours est très difficile. Tant qu'elle n'aura pas abouti, on aura du mal à obtenir une remise en service des bus. On a une négociation lourde à mener pendant l'été et probablement à la rentrée pour débloquer tout cela. Cela me paraît une affaire de quelques mois pour réussir à rétablir la situation.

Quant au CTMR, une planche du dossier présente l'accord et ses équilibres. Je ne suis pas en mesure de vous donner la décomposition de l'accord, mais la productivité générée par l'accord est estimée au total à 98 M€. L'intégralité de cette productivité est restituée aux salariés à travers l'accord signé en janvier. Au global, sur l'année 2023, la productivité étant mise en œuvre progressivement alors que les mesures salariales prennent effet dès maintenant, il y a un écart qui est censé se résorber pour revenir à zéro en fin d'année 2024. Quelques chiffres figurent dans le document. Le gain de productivité passera notamment par l'augmentation de la durée du travail de trois jours cette année et trois l'année prochaine.

J'ai noté dans les propos de Mme AZEVEDO un point sur l'énergie et le contrat d'électricité, qui a fait l'objet de discussions en Conseil d'administration le mois dernier. Il y a eu une incompréhension sur le contrat. On a fait un appel d'offres pour renouveler notre contrat d'approvisionnement en électricité. Les candidats ont été assez peu nombreux, EDF n'a pas déposé d'offre. Il y a eu des offres de Total Énergies et d'autres fournisseurs sur l'approvisionnement des espaces et des bâtiments. Nous n'avons eu qu'une offre de GazelEnergie sur l'approvisionnement de courant traction, qui représente la part la plus importante de notre consommation.

GazelEnergie est fournisseur d'Aéroports de Paris, de l'État, puisqu'il approvisionne tous les sites du ministère de la Défense. Certains se sont émus en disant que GazelEnergie, c'est le charbon. Or, ce n'est pas exact. En France, on achète à GazelEnergie de l'électron moyen, comme on le fait à EDF. Certes, GazelEnergie a une centrale à charbon, Saint-Avold, qui a été remise en service récemment, mais EDF en a deux à Cordemais et au Havre, qui fonctionnent aujourd'hui. Dans l'électron moyen que l'on achète, on les retrouve aujourd'hui. À travers Gazel, nous allons acheter comme aujourd'hui de l'électricité nucléaire à travers l'ARENH, l'accès étant le même qu'avec le contrat EDF.

Il n'y a pas de différence sur le fond. Avec l'ARENH, on est censé pouvoir couvrir 70 % de notre consommation, 50 % ces dernières années puisqu'il y a eu un écrêtement du fait des problèmes de production nucléaire. On achète 10 % d'électricité renouvelable à travers nos PPA (contrats d'achat à long terme d'électricité renouvelable) qui sont incluses dans le contrat. Ce n'est pas un contrat moins vert que le précédent. Je voulais rétablir cela, parce qu'on est en train de signer le contrat. Je pense qu'il y a eu de l'incompréhension, il est important de le dire. Nous avons été très attentifs.

Sur les investissements, nous essayons de rattraper le retard que nous avons accumulé en 2022 et que nous avons l'ambition de rattraper en 2023. Ce ne sera pas le cas mais nous faisons le programme 2023, c'est déjà bien. Nous subissons toujours les mêmes difficultés, c'est-à-dire des fournisseurs qui voient leur chaîne d'approvisionnement désorganisée par les problèmes logistiques mondiaux, notamment liés à la situation en Ukraine et en Asie. C'est compliqué, mais nous avons signé un avenant avec Alstom qui a permis de recalculer le planning de livraison qui devrait pouvoir se tenir.

Nous avons eu par ailleurs de nombreux problèmes d'autorisations administratives pour les centres bus, les permis de construire, les autorisations ICPE. Nous avons du mal à rattraper le retard accumulé en 2022. Nous essayons de le faire, mais de nouveaux obstacles apparaissent. Les pompiers sont plus prudents et réservés sur les autorisations anti incendie et demandent que les centres bus soient dédensifiés. Nous avons commencé à parler de ce sujet avec IDFM car le programme de remisage s'en trouve significativement modifié.

On ne peut pas dire que l'on ait beaucoup de vent porteur. Néanmoins, on réussit à maintenir un niveau d'investissement égal à celui de l'année dernière. On est en-dessous de notre programme. La réprévision fixée pour l'année reste ambitieuse. On va essayer de la tenir, on fait du mieux que l'on peut. Cela restera notre philosophie.

Une question persiste : comment cela sera-t-il financé avec les décalages ? Cette question devra être posée à Île-de-France Mobilités. On doit commencer à négocier notre nouveau contrat en septembre, en commençant par le PQI sur lequel on a préparé un projet qui a été présenté à la CMTTT du Conseil d'administration la semaine dernière et sera présenté au Conseil d'administration cet après-midi. C'est un exercice de programmation pluriannuelle à dix ans. Notre capacité à la mettre en œuvre dépendra des ressources dont disposera IDFM, qui elles-mêmes dépendront des ressources que l'État sera prêt à lui débloquer à l'automne en fonction des décisions à prendre sur le versement mobilité par l'État, sur des taxes nouvelles à affecter à IDFM, sur les tarifs qui sont une compétence d'IDFM ou les contributions des collectivités territoriales. Nous adapterons nos investissements à ce qu'IDFM est capable de financer. Il n'y a pas de scénario dans lequel des investissements réalisés ne seraient pas financés. Notre modèle économique est peut-être fragile sur l'exploitation mais sur l'investissement, il est mathématique. S'il n'y a pas de financement, il n'y a pas d'investissement.

Je termine sur les filiales.

Concernant le Mobility as a Service, l'activité reste déficitaire. Une négociation est en cours avec IDFM pour rééquilibrer nos résultats. Ils se sont engagés à négocier une nouvelle génération de contrat dit Pack V1, censé intégrer un commissionnement des ventes de titres de transport. Si cela fonctionne, on pourra rééquilibrer nos résultats. Sinon, on en tirera les conséquences sur notre projet après les Jeux Olympiques. On aura suffisamment attendu et on se sera donné assez de chances d'y parvenir.

Cityscot est une grosse déception. On avait repris cette entité à la condition de son désendettement quasi-total, puisque les banques et les loueurs avaient renoncé à 90 % de leurs créances. C'est exceptionnel. L'entreprise avait un bilan propre, à date les causes de perte avaient été éliminées par la restructuration. On n'avait toutefois pas suffisamment anticipé la vitesse de vieillissement de la flotte de scooters qui peut toujours fonctionner, comme cela avait été garanti, mais qui néanmoins génère des coûts de maintenance très élevés et une sous-disponibilité du parc qui pèse sur le chiffre d'affaires. Un nouveau management de transition est en place et a fait un diagnostic clair de la situation, il travaille à la restructuration. Nous travaillons par ailleurs à la recherche de partenaires

pour essayer de redresser au plus vite la situation parce que nous ne continuerons pas comme cela pendant plusieurs années.

Pour Londres, nous travaillons à nettoyer la situation.

Mme AZEVEDO.- S'agissant de la feuille de route pour Cityscoot en fin d'année, pourrez-vous nous la communiquer.

M. LECLERCQ.- J'espère que nous aurons résolu le problème de Cityscoot avant la fin de l'année, c'est l'objectif.

M. BERGEAUD.- Je ne crois pas avoir écrit que l'on vous reprochait d'avoir choisi un mauvais indicateur sur l'électricité.

M. LECLERCQ.- Pardon, j'ai mal compris. En tout cas, il ne fonctionne pas bien.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur l'absentéisme, des questions de méthode pour commencer. À la RATP, on a beaucoup compté l'absentéisme sous la forme du présentéisme car il était important de savoir combien de personnes étaient présentes le jour j pour couvrir le service. Ce n'est pas compté comme cela à l'extérieur. Le premier sujet consiste à rendre notre calcul d'absentéisme comparable à l'extérieur. C'est pourquoi nous allons raisonner par mois et en pourcentage de personnes absentes par rapport à un effectif de référence.

Par ailleurs, on distingue maintenant l'absentéisme compressible de l'incompressible, à savoir les congés, la formation, le temps de travail inscrit dans les accords. L'absentéisme compréhensible est celui que l'on peut éviter, qui est non récurrent. Il y en a de trois sortes : la maladie, les accidents du travail et les grèves. La somme des causes maladie, accidents du travail, grèves de l'EPIC est plutôt en amélioration depuis le début de l'année, malgré deux phénomènes négatifs par rapport à l'année dernière que sont la dérive sur le nombre de jours d'accidents du travail en volume, et un nombre de jours de grève supérieur en 2023.

Sur la maladie, tous les départements progressent, sauf RDS et RER. À RDS, le pourcentage se dégrade de 0,4 %. On pense avoir un peu enrayé la chute, mais on se préoccupe de ne pas avoir repris une trajectoire à la baisse.

Pour les accidents du travail, en dehors de SUR, d'Infra de façon spectaculaire et de M2E de façon significative, qui ont baissé leur nombre de jours d'arrêt, les autres départements sont en augmentation.

Concernant les recrutements et démissions, comme je l'ai dit le mois dernier...

M. LE SECRÉTAIRE.- Il y a eu le débat il y a 15 jours, la question est reposée.

M. JONATA.- Il y a une différence entre recruter et embaucher. Quand les personnes ont signé pour suivre une formation, cela ne veut pas dire qu'elles seront embauchées dans l'entreprise à l'issue de celle-ci.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour les RH et le contrôle de gestion, quand vous signez un contrat de travail, vous êtes recruté et embauché. Vous voulez savoir quelle est la disponibilité et à partir de combien de temps la personne prend les commandes de son bus après avoir été embauchée. Je vous donne le chiffre des personnes qui signent un contrat.

M. LE SECRÉTAIRE.- Ce n'est pas exactement la question. On a eu le débat il y a 15 jours. Dans sa déclaration, la CGT a parlé de la diminution du niveau de qualification et de l'apprentissage sur des métiers comme conducteur de métro. Le seuil de tolérance a baissé, cela a été dit en Conseil d'administration par notre P.-D.G.. Comme on l'a fait remarquer il y a 15 jours, entre l'entrée et la sortie de formation, il y a un taux d'échec. Les personnes ne sont pas embauchées à l'issue de leur formation si elles ont échoué à la formation. Sur une série, combien garde-t-on de personnes en moyenne à la fin de la formation ?

Au début, le taux d'échec des sessions de conducteurs était très élevé, le niveau d'exigence à l'embauche ayant été abaissé, les candidats n'arrivaient pas à suivre la formation. Cela posera peut-être des problèmes dans quelques années dans le ferroviaire. Nous aurons sans doute l'occasion d'en reparler pour certains.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous indique le nombre de personnes qui à date rentrent dans l'entreprise pour prendre directement un poste ou suivre une formation. Nous précisons, peut-être en septembre, combien d'entre elles restent.

Je vous l'ai dit il y a 15 jours, 95 % du plan de recrutement prévu à fin juin sont réalisés. Il est sur-réalisé à Bus, puisque 1 540 personnes ont été recrutées pour un total de 2 400 pour l'année. On continue à être en dessous des prévisions pour la maintenance, notamment à MRF et Infra. Comme ce sont des petits volumes en masse, le plan de recrutement de la RATP est réalisé à 95 % de ce qu'il était prévu de faire à fin juin.

Sur les démissions en particulier à Bus, puisqu'on parle de la capacité à réaliser l'offre avec la main d'œuvre disponible, pour la première fois depuis le début du deuxième trimestre 2023, le nombre de démissions à RDS est inférieur aux périodes précédentes. À partir de juin, le nombre des démissions y est inférieur à juin 2022, juin 2021, juin 2020. On est en train d'essayer de l'analyser. Ce qui commence à être mis en évidence, c'est que le niveau de rémunération découlant de CTMR redevient compétitif par rapport à d'autres offres que les agents pouvaient recevoir avant. De ce fait, il y a moins de départs.

M. SARDANO.- Pas pour les nouveaux. Avec l'accord CTMR, en dehors des conditions de travail, l'enveloppe financière est pour ceux qui étaient en poste avant.

M. LE PRÉSIDENT.- En masse, on constate que les démissions ont diminué. Elles commencent à diminuer de façon significative à partir de juin.

Monsieur NOBLAYE ?

M. NOBLAYE.- J'ai des questions. Je suis content d'avoir entendu que les transports n'étaient pas une marchandise comme les autres, que cela générerait peu de marge. C'est une bonne nouvelle. Si ce n'est pas une marchandise comme les autres, pourquoi s'obstiner à la mise en concurrence alors que la LOM propose une deuxième option, celle de la régie régionale ?

J'ai un rêve, celui que la RATP s'occupe déjà de bien transporter les Franciliens avant d'aller chercher des contrats dans des pays plus ou moins éloignés, alors qu'on est certain que les autorités organisatrices ne nous paieront pas. Je suis utilisateur de la Ligne B à Gare du nord. J'entendais des collègues qui parlaient des bus. Je souhaiterais que Mme PÉCRESSÉ prenne avec nous la Ligne B aux heures de pointe et que l'on essaie de régler le problème de notre périmètre historique. Je ne sais pas si la régie régionale est le bon outil. On m'a expliqué pendant longtemps que la loi LOM était gravée dans le marbre, que l'on ne pouvait pas y toucher. Là, avec l'étalement de l'ouverture à la

concurrence du réseau bus, on vient d'apprendre qu'on allait certainement retravailler sur cette loi et la faire évoluer, donc tout est possible.

Évidemment, le transport public n'est pas rentable aujourd'hui, ce n'est pas le but. C'est un service public que l'on doit aux Franciliens. On doit leur offrir un transport de qualité. On a l'outil pour le faire, la RATP est un super outil. J'ai été embauché à la RATP en 91, ce n'était pas par opportunité mais parce que travailler pour la RATP voulait dire quelque chose. Travailler dans une entreprise publique de service public voulait dire quelque chose. Je suis fier d'appartenir à cette entreprise. On l'a vantée comme étant une entreprise multimodale sur la planète entière, en disant que l'on savait faire du bus, du métro, du RER, du tramway et même le funiculaire, mais le périmètre correspondait à notre dimensionnement et on savait répondre aux évolutions des matériels. Vous parliez de l'automatisation des lignes, on l'a anticipée, accompagnée, même si la CGT n'y était pas favorable. En tout cas, on a su faire.

C'est la première fois que je suis inquiet par rapport au devenir de la société. Je ne parle pas seulement de l'EPIC, mais du Groupe. Je sens que l'on a une vision très court-termiste de ce que sera la RATP. On a des points de désaccord. Je pense qu'autour de cette table, on a tous plus ou moins fait carrière à la RATP. La plupart d'entre nous n'ont connu qu'une seule entreprise, celle-ci. Les dirigeants qui se succèdent à la tête de notre entreprise ne sont que de passage. Comprenez que cela nous inquiète vraiment.

Je vais reprendre un autre exemple qui me sidère à chaque fois, la clause du grand-père. Cela n'a plus rien à voir, mais cela fait partie du film. Comment peut-on faire croire à des salariés que cette clause les sauvera dans les prochaines années ? On aura de moins en moins de cotisants dans le périmètre, on va se retrouver à toquer à la porte de l'État pour qu'il mette la main à la poche. Je vois les grands titres dans les journaux : les agents de la RATP coûtent très cher...

M. LE PRÉSIDENT.- On est un peu loin des comptes avec la clause du grand-père. Heureusement d'ailleurs, parce que si on devait discuter de l'équilibre du régime des retraites, on parlerait des comptes autrement.

Monsieur KHELLAF ?

M. NOBLAYE.- J'ai fini alors ?

M. LE PRÉSIDENT.- Sur la clause du grand-père, je pense que vous arriviez au bout. Vous revenez aux comptes ?

M. NOBLAYE.- Donnez-moi la liste des sujets que je peux aborder.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons un ordre du jour, je suis là pour le faire respecter. Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.- Je constate année après année, lors de la présentation des comptes, que RATP Dev est chère à votre cœur. Je ne sais pas pourquoi. Je reste sur ma position et sur ce qui a été dit dans la déclaration de la CGT, l'EPIC est "une vache à lait" qui n'arrête pas d'alimenter les filiales. Sur ce bilan, ce sera une vache qui fournira effectivement un peu de lait, puisque les résultats sont négatifs. Depuis 2002, plus de 500 M€ ont été reversés à RATP Dev, et plus de 700 M€ l'ont été toutes filiales confondues. D'année en année, on reverse.

Cette année, l'EPIC fait des pertes. Je ne comprends pas que vous n'ayez pas pensé qu'on pourrait ne pas reverser cette année parce que l'EPIC fait des pertes. C'était aussi la réflexion de M. CASTEX, qui était venu nous présenter son analyse. Il ne comprenait pas que l'on reverse à des filiales qui sont en perte d'année en année, et expliquait qu'il fallait peut-être que cela s'arrête pour se recentrer sur le savoir-faire en Île-de-France. Aujourd'hui, vous n'êtes pas sur le même portage. La CGT attend avec impatience la feuille de route du P.-D.G. pour savoir ce qu'il pense des filiales, voire peut-être pour se séparer de celles qui perdent de l'argent année après année. Apparemment, ce n'est pas votre réflexion.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Sans vouloir être redondant, je vais rebondir sur les propos de M. NOBLAYE, cela devrait faire partie de la réponse que vous avez apportée sur le recrutement. Le minimum pour intéresser des personnes que l'on veut faire venir à la RATP serait de leur proposer un plan de carrière où tout est envisagé, y compris la partie retraite car cela en fait partie, même si ce n'est pas au premier plan. Ne vous en déplaise, Monsieur le Président, n'en déplaise à la direction, je pense même que pour ceux qui veulent rester dans l'entreprise, entre le salaire et tout ce qui est de plus en plus restreint, cela devient compliqué. En termes de recrutement, il faudra peut-être se poser et ne pas écarter du revers de la main ce qui est évoqué dans cette instance ou ailleurs dans l'entreprise.

Je reviens sur l'énergie. Je suis assez surpris parce que l'ARENH existe depuis un moment. On ne peut pas être complètement fermé à ce qui paraît logique, il y a un coût de production. Il a été demandé à EDF de se limiter et d'offrir un pan d'énergie à des marchands, qui vont se faire de l'argent sur notre dos. L'entreprise RATP n'est pas à l'extérieur de la société française, elle suit et voit ce qui se passe. Quand vous rentrez chez vous, vous avez le temps d'écouter les informations. Le ministre de l'Économie annonce avec grande fierté que l'on a fixé le prix du mégawatt heure à 482 €... Il faut arrêter ! On est en train de faire les poches des entreprises, celles des ménages, et on trouve que c'est bien ? C'est une aberration.

Forcément, cela floue les comptes de notre entreprise qui se trouve mise à mal. Les choses n'étaient pas prévisibles ? Non, il y a un manque de lucidité. On ne veut pas regarder la situation en face parce qu'on est convaincu que le dogme du libéralisme va nous sauver et nous porter.

Concernant Bolloré, j'ose croire que vous allez tout mettre en œuvre pour ne pas vous laisser flouer parce que je connais certaines pratiques. Dès que cela commence à "sentir mauvais", certains partent et ne paient rien. Les bus n'ont pas tourné, ils étaient défectueux, on nous les a vendus alors qu'on ne peut pas s'en servir, et on refuse de nous donner un dédommagement pour ce qui nous a mis à mal. Si vous avez besoin de gros bras pour discuter avec Bolloré, nous serons à vos côtés. Il ne faut pas laisser passer cela.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARRASSAT ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Pour reprendre ce que vient de dire M. BAZIN, Bolloré a de quoi payer ce qu'il n'a pas bien fait. Il y a quand même des choses troublantes dans ce pays.

Je reviens sur une autre thématique mise en exergue par nos organisations syndicales : potentiellement, il n'y aura pas d'intéressement l'année prochaine au vu des résultats extraordinaires de l'entreprise. La RATP va encore être stigmatisée. On va dire que c'est bizarre, qu'il y a des tensions sociales au sein de la RATP. Il y aura peut-être des mouvements sociaux, sachant que l'annonce sera

faite sans doute en septembre par les organisations syndicales. Des conséquences épidermiques se feront jour dans les transports, surtout dans une période de Coupe du monde de rugby ou de J.O.. Vous voyez qu'un certain nombre d'éléments peuvent être forts. J'attends de l'entreprise qu'elle se défende. Globalement, la situation de son mauvais résultat est liée au positionnement d'IDFM qui devrait pouvoir gérer ses comptes correctement mais qui n'attend que le bon vouloir de l'État. Si la RATP avait été gardée comme entreprise d'État, on aurait gagné beaucoup de temps. C'est un vrai sujet.

Je pense que cela va alimenter les débats d'IDFM qui dira que c'est la RATP qui est en cause parce qu'elle gère mal ses comptes. L'État dira que c'est à cause d'IDFM. Globalement, les personnes pénalisées seront les salariés. À un moment, nous allons communiquer sur le sujet. Je pense que la RATP aura intérêt à dire les choses telles qu'elle les a vécues, avec un contrat qui n'est pas adapté à la crise actuelle.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Mon intervention est en réaction aux réponses de M. LECLERCQ. Sur la problématique de l'intéressement, vous dites que l'entreprise a fait le choix, et on peut le reconnaître, de ne pas rester plafonnée à 1,5 mais d'aller au-delà, ce qui a effectivement un impact sur les comptes. Vous dites que personne ne pouvait prévoir, or des économistes annonçaient quand même des remontées des taux directeurs, en disant que l'on ne pourrait pas prêter indéfiniment de l'argent à l'État français à des taux négatifs.

La situation de non-inflation vécue pendant pratiquement 10 ans n'était pas durable dans le temps pour ces indicateurs. Les entreprises avaient besoin de refaire leurs marges. Alors que le prix du baril est revenu à un tarif pré-Covid, si vous allez à la pompe le tarif n'est pas pré-Covid mais toujours à 1,90 ou 1,95 € le litre de 95. Les cycles économiques incitent à la prudence. Même si une boule de cristal ne dira pas précisément ce qu'il va se passer au pour cent près, il y a quand même des indicateurs. Se cantonner à 1,5, c'était malgré tout une prise de risque, il y avait des signaux faibles. L'économiste, M. PIKETTY, qui a une reconnaissance dans le monde, a annoncé que cela allait repartir.

Il y a eu une prise de risque comme il y en a eu sur les différentes filiales. CAP Île-de-France fait un peu peur. Optile, ce n'est rien. On a eu Saclay dans l'état que l'on sait, Bièvres, Mantes, mais tout ce qui était un peu conséquent a été pour nos concurrents, y compris les Cars Lacroix soutenus par Cube, un fonds d'investissement luxembourgeois. Cela va-t-il continuer de la sorte sur les lots historiques ? C'est inquiétant. Île-de-France Mobilités "donne-t-elle à manger" aux autres pour ne pas trop nous retirer notre part du gâteau ? C'est possible, mais on ne le sait pas aujourd'hui. Cela instille de l'inquiétude sur l'éclatement de l'EPIC demain. M. LECLERCQ parle souvent du Groupe, nous sommes encore le CSEC de l'EPIC, je vous le dis à chaque présentation des comptes. Ce qui nous fait peur, c'est avant tout l'EPIC qui a été "une vache à lait", même si elle est un peu fatiguée maintenant. Elle a du mal à produire du lait, mais elle reste là malgré tout.

On l'a dit dans les déclarations et dans les échanges, pas une banque ne prêterait à nos filiales telles qu'elles sont. Une banque prêterait-elle à Cityscoot pour racheter un matériel ?

Dans ma courte vie privée et professionnelle, avant la RATP, j'ai racheté un restaurant. La première chose que j'ai faite, c'est un état des lieux pour pouvoir négocier le prix de vente en fonction de ce qu'il fallait changer. En l'occurrence, on se rend compte six mois plus tard que les scooters sont fichus, qu'il faut les jeter. Soit cela occasionne des coûts de maintenance exorbitants, soit il faut renouveler presque intégralement le parc. La solution est de "cracher au bassinet" pour compenser ce qui n'a pas été fait. C'est vraiment inquiétant.

Il en est de même pour l'Angleterre, pays mature qui ne l'est plus, ou pour le Maghreb. Là aussi nous avons alerté. Nous avons des exemples avec les bus de Casablanca, M Dinard nous a laissé la totalité de la facture. Ce sont des pays à risque. Avec Mme THATCHER, l'Angleterre est devenue un pays à risque. Les contrats avec les opérateurs de transport ne représentent rien. On l'a constaté avec Manchester qui a laissé tomber RATP Dev, qui avait redressé le réseau de tramway, pour remettre Transdev. Ce ne sont pas des pratiques de pays matures, mais de républiques mafieuses ou bananières.

Je termine sur "à situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles". On est une entreprise comme les autres, on nous le dit souvent, on cherche à devenir comme les autres avec des modèles de gestion. Dans les entreprises, les salariés sont remerciés pour leur investissement. À la RATP, cet investissement est important aujourd'hui, parce qu'un métro ou un bus est conduit actuellement dans des conditions dégradées, avec des voyageurs qui ne comprennent pas pourquoi ils ont attendu 10 ou 20 minutes sur le quai ou sous un abribus, alors qu'ils n'attendaient que 4 ou 8 minutes auparavant. Hier, à Gambetta, il m'a fallu attendre le 26 pendant 20 minutes, c'est l'une des lignes les plus lourdes de Paris. Les voyageurs subissent la situation et sont mécontents. Or le premier qu'ils voient est l'agent de SEM, le machiniste qui s'isole dans sa loge. Ce sont les conducteurs qui sont exposés au mécontentement légitime des voyageurs. Or, on va dire aux salariés qui font tous ces efforts qu'il n'y aura pas d'intéressement parce que des choix ont été faits parce qu'un contrat IDFM n'était pas bon.

Vous avez la possibilité de faire un avenant à l'accord d'intéressement au titre de l'année 2023, qui peut décider que l'intéressement peut être versé y compris si le seuil de 10 M€ du résultat brut n'est pas atteint. Il faut le faire à titre exceptionnel dans le contexte de la Coupe du monde de rugby de cet automne et des Jeux Olympiques dans la foulée. Le message vis-à-vis des salariés peut être fort. Vous avez la possibilité d'ouvrir des négociations, la balle est dans votre camp.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Il y a deux points sur lesquels il y a une série de questions.

M. BAZIN.- Pour compléter ce que dit M. SARDANO, on a trop souvent tendance dans cette instance à oublier un pan de l'entreprise. La maintenance "ne compte pas pour du beurre", elle n'est pas le dernier grain de sel, elle est importante pour cette entreprise. Si on nous oublie chaque fois que l'on a des discussions et des débats, vous ferez ce que vous voulez avec l'exploitation, mais vous aurez à un moment donné des problèmes avec la maintenance.

M. LE PRÉSIDENT.- On va se faire enguirlander, parce que M. SARDANO a oublié de parler de la maintenance.

M. LECLERCQ.- Pour répondre à M. KHELLAF, on ne reverse pas de l'argent à RATP Dev, on investit dans RATP Dev. En 20 ans, on a investi 500 M€ dans RATP Dev, là où on investit chaque année 2 Md€ dans l'EPIC. Le déséquilibre est relatif. Quand on dote en capital RATP Dev, c'est pour financer des investissements et les sommes versées représentent une augmentation de la valeur de notre participation, elles ne sont pas une charge d'exploitation qui viendraient dégrader les comptes de l'EPIC.

Pour répondre à MM. NOBLAYE et BAZIN, nous ne sommes pas un organe législatif. Nous n'avons pas voix au chapitre pour décider s'il faut ouvrir à la concurrence le secteur du transport public ou porter un avis sur le bien fondé sur l'ouverture à la concurrence du secteur de l'électricité. On peut s'en réjouir ou s'en plaindre, mais ce n'est pas une décision que l'on peut prendre nous. Aujourd'hui, la loi prévoit une mise en concurrence du bus, puis du tram, et enfin du métro et du RER. Ce sera *in fine* une décision de l'État et de l'autorité organisatrice de savoir ce qu'ils veulent faire en 2040, régie régionale ou non. Ce n'est pas à nous d'en décider en tout cas.

Je précise que "régie régionale" ne veut pas dire régie autonome des transports parisiens. Une régie régionale signifierait qu'en 2040, les agents de la RATP deviendraient tous des agents d'IDFM, et que la RATP telle que qu'on la connaît n'existerait plus. Je ne sais pas s'il faut le souhaiter ou le craindre, ce n'est pas à moi de le dire. Il ne faut pas considérer ce schéma comme ce qui permettrait de sauver la RATP d'aujourd'hui.

Concernant le contrat, le 1,5 % était-il une prise de risque ? Avec le recul, oui. Il faut savoir d'où vient ce plafond. Je l'avais déjà indiqué. Nous avons accepté ce plafond parce que l'on pensait que l'inflation ne dépasserait pas 1 %, et surtout parce que la contrepartie de ce plafond était la sur-indexation que l'on avait négociée par rapport à l'indice des salaires du secteur des transports, précisément pour pouvoir financer des mesures d'accompagnement aux nombreux projets de transformation de l'entreprise, notamment en matière catégorielle. On pensait avoir conclu un accord équilibré pour nous permettre d'aller au-delà de l'indexation des salaires du secteur moyen des transports publics en France. Comme je le disais, il ne sert pas à grand-chose de pleurer sur le passé, il faut maintenant traiter la situation d'aujourd'hui.

Concernant Bolloré, on va se battre. L'objectif est d'obtenir une compensation et de faire revenir les bus le plus rapidement possible en service. Ce sont les deux éléments de la négociation qui est devant nous et qui se tiendra probablement fin août début septembre.

M. LE PRÉSIDENT.- Avant de faire appel aux gros bras, on utilisera peut-être des outils intermédiaires !

Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.- Quand j'investis dans quelque chose, j'ai un retour sur investissement. Vous avez investi 500 M€ en 20 ans, quel est le retour ?

M. LE PRÉSIDENT.- On l'a déjà dit ici, c'est l'augmentation de la valeur de RATP. Dev si on le revend. On l'a déjà dit à de nombreuses reprises.

Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.-

• **Proposition d'avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP**

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 28 juillet 2023 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP.

Les élus ont un constat amer sur les comptes au 30 juin et les conséquences sont importantes pour l'ensemble des salariés de l'Epic car ils savent d'ores et déjà qu'ils ne toucheront pas la prime d'intéressement au titre de l'année 2023.

En effet, c'est une première dans l'histoire de la RATP car l'Epic, pour ce 1^{er} trimestre 2023, se trouve en perte. Son résultat net se retrouve à -65 M€. Pour autant, l'Epic continue de verser aux filiales des dotations. Le montant de capitalisation des filiales de l'EPIC s'élève à 14 M€.

Même si certains pourraient se renvoyer la faute sur les résultats de l'Epic, les élus constatent que le plus gros bloc qui a creusé l'écart est la couverture de l'effet prix sur l'énergie et le salaire (soit -97 M€). Malgré les efforts apportés par l'ensemble des salariés sur les économies d'énergie (électricité, chauffage, carburant), l'effet prix n'a été couvert qu'à hauteur de 40 % par l'indexation

contractuelle alors que le budget 2023 prévoyait une couverture par l'indice électricité à 75 % avec un impact de -55 M€. Pour rappel, l'effet prix sur les salaires a généré une non-couverture de -42 M€.

Les élus restent perplexes sur le futur malgré la position de l'entreprise qui espère trouver des solutions avec IDFM devant cette situation non soutenable économiquement pour l'EPIC RATP.

De toutes les façons, les salariés ne peuvent en aucun cas être responsables de tous les maux de la terre. Ni des tensions inflationnistes, ni de la guerre en Ukraine, ni des dégradations du matériel, ni des problèmes de santé, ni des décisions anticipées politiques.

*Pour ces raisons, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un **avis négatif** sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2023 de l'EPIC RATP.*

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons passer au vote, puis vous donnerez la deuxième proposition d'avis.

Mme FRANCIS.- Qui vote pour l'avis négatif ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (3) – UNSA (4) – CGT (6) – CFE-CGC (3)

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

Mme AZEVEDO.-

- **Proposition d'avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023 du Groupe RATP**

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 28 juillet 2023 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023 du Groupe RATP.

Les élus constatent une légère hausse du chiffre d'affaires portée en grande partie par les filiales et des résultats en chute libre avec un RNPG à -129 M€ soit une perte nette représentant 4 fois celle du budget annuel 2023 !

Certaines filiales inquiètent malgré l'impact positif des évolutions de périmètre sur l'Égypte, la France et les USA et la reprise du trafic post-Covid pour RATP DEV. Le cas spécifique de Londres aux vues de ses pertes laisse les élus soucieux sur un éventuel investisseur.

Plusieurs déficits opérationnels sont constatés et s'accroissent couplés à un endettement net également en augmentation. Tout d'abord celui de RATP Cap Ile-de-France par sa structuration et les difficultés qui continuent sur Saclay mais aussi pour Ratp Smart Systems au travers de l'activité MaaS et Cityscoot. RATP Dev porte au 30 juin 79 % des pertes des filiales avec une situation londonienne critique.

Les élus constatent que certains choix de l'entreprise sont risqués. Des incertitudes pèsent sur l'atterrissage de fin d'année avec des pertes anticipées tant pour l'EPIC que pour le Groupe. Pour autant ; les raisons en sont diamétralement opposées : l'EPIC est régit par un contrat qui n'est plus adapté à l'inflation actuelle tandis que certaines filiales ont des pertes structurelles.

*Au regard de ces éléments, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un **avis négatif** sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2023.*

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons passer au vote.

Mme FRANCIS.- Qui vote pour l'avis négatif ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (3) – UNSA (4) – CGT (6) – CFE-CGC (3)

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

M. LE PRÉSIDENT.- Ce deuxième vote nous a permis d'arriver à la fin de l'examen de l'ordre du jour de la séance. Je propose de clore cette séance.

Nous nous retrouvons le 13 septembre pour la séance ordinaire. Je remercie Secafi et M. LECLERCQ de nous avoir rejoints pour animer cet échange. Pour ceux d'entre vous qui partent, je vous souhaite de bonnes vacances.

La séance est levée à 12 heures 15.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP

