



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mercredi 1^{er} mars

-----2023-----

La séance est ouverte à 8h32, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT Laurent DOMINÉ	Secrétaire 1 ^{er} secrétaire adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC
Mme	Magaly CLEUET Elies BEN ROUAG	2 ^e secrétaire adjoint Trésorier	liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS
MM.	Marc BRILLAUD Franck CLEMENT Bastien ORSINI Thierry KOFFI Rudolf BUISSERET Gregory GUIDEZ Kamel OULD AHMED Nicolas BERGEAUD Abdelhakim KHELLAF Pascal LAMBERT Fabrice DELAGE Karl BENOIST	Membre titulaire - - - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 3/SUR liste FO RATP CSE 5/SEM liste FO RATP CSE 5/SEM liste FO RATP CSE 13/BU TRAM liste UNSA CSE 1/RDS Central liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS 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 11/MRF liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
Mmes	Cécile AZEVEDO ¹ Farida KAIS ² Florence ESCHMANN Mary FORD Marie-Mathilde GUEROULT	Membre suppléant - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 12 MTS liste UNSA CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 6/DSC
MM.	Mohamed CHAGH Nouredine ABOUTAIB José JONATA Olivier MERCIER Hamed HANAFI André BAZIN ³ Eric TURBAN ⁴ Michel MARQUES ⁵ Damien MORILLA ⁶ Jean-Marie DUCELIER	- - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 8/SIT liste UNSA CSE 13/BU TRAM liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Karim NEGADI Karim ROUIJEL Claude NIVault Pascal KERLEU Joffrey QUIQUEMPOIS Thibaut DASQUET	Trésorier adjoint Membre titulaire - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 9 M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF
MM.	Aurélien DERACHE Abdelnour LARDIDI Sébastien BOURGEOIS Olivier TEISSIERE Samy SI-TAYEB	Membre suppléant - - - -	liste FO RATP CSE 12/MTS liste UNSA CSE 3/SUR liste CGT CSE 9/M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste LA BASE CSE 4/RER

Assistent à la séance :

MM.	Yves HONORE Bertrand HAMMACHE Stéphane SARDANO	Représentant du syndicat FO RATP Représentant du syndicat CGT Représentant du syndicat UNSA
-----	---	---

Pas de représentant du syndicat CFE-CGC (Cyril LARDIERE excusé)

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

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

³ Remplace Claude NIVault en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Joffrey QUIQUEMPOIS en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Thibaut DASQUET en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Pascal KERLEUR en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU 25 JANVIER 2023	8
II - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	<i>sans objet</i>
III - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	10
IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. <i>Consultation sur le projet de révision du plan de prévisibilité de la RATP en application de l'article L. 1227-7 du code des transports emportant dénonciation des usages et engagements unilatéraux de l'entreprise (note du département MRF en date du 20 février 2008 – ND n°08-006) prévoyant des modalités spécifiques de déclaration préalable en cas de grève</i>	12

M. LE PRÉSIDENT.- Mesdames et Messieurs, je vous invite à prendre place. Nous allons commencer la séance avec l'accord de M. SARRASSAT. Comme nous en avons l'habitude, nous allons faire le point sur les personnes qui nous ont été signalées absentes par leur organisation syndicale en vue du premier vote qui concerne l'approbation du PV de la séance du 25 janvier.

Parmi les titulaires, pour la délégation FO, nous ont été signalées les absences de M. ROUIJEL et M. NEGADI, pour la CGT celles de M. NIVault, M. KERLEU, M. DASQUET et M. QUIQUEMPOIS. Parmi les élus suppléants, nous avaient été indiquées l'absence de M. DERACHE pour la délégation FO, celle de M. LARDIDI pour l'UNSA, et celles de M. BOURGEOIS et de M. TESSIERE pour la délégation CGT.

Y a-t-il d'autres absences à nous signaler avant de procéder à l'examen plus précis des votants ?

Apparemment pas.

Concernant les représentants syndicaux, M. LAMASSE est remplacé par M. SARDANO.

**I – APPROBATION DU PROCES VERBAL
DE LA SEANCE DU 25 JANVIER 2023**

Mme LÉQUIPÉ.- Dans la mesure où il n'y a pas d'autre absence, je propose que Mme AZEVEDO vote pour M. ROUIJEL, Mme KAÏS pour M. NEGADI, que M. BAZIN vote pour M. NIVAULT puisqu'il n'y a aucun représentant du CSE RER, que M. MORILLA vote pour M. KERLEU, M. TURBAN pour M. QUIQUEMPOIS, et que M. MARQUES vote pour M. DASQUET.

Est-ce bon pour vous ?

Cela fera 5 voix pour l'UNSA, 7 pour FO, 7 pour la CGT et 2 pour la CFE-CGC, soit 21 votants.

M. LE PRÉSIDENT.- Procédons au vote concernant l'approbation du PV de la séance du 25 janvier 2023.

(Il est procédé au vote.)

Pour : 14 (7 FO – 5 UNSA – 2 CFE-CGC)

Abstention : 7 (CGT)

→ Le procès-verbal du 25 janvier 2023 est adopté à la majorité des votants.

II – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je rappelle que cette séance est consacrée à l'examen des comptes de l'entreprise. Nous procéderons successivement à l'information et à la consultation de l'instance sur l'arrêté des comptes sociaux au 31 décembre 2022, puis à l'information sur les résultats des filiales RATP et enfin à l'information et à la consultation sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP.

Voilà les questions inscrites à l'ordre du jour. Il y aura un vote séparé sur les points 1 et 3.

☒ S'agissant des informations, comme vous l'avez certainement vu dans la presse, il a été annoncé un **plan de recrutement ambitieux** pour l'Île-de-France en 2023 avec plus de 6 600 personnes recherchées : 4 900 contrats à durée indéterminée, 1 000 contrats d'alternance et 700 contrats d'insertion. Cette campagne sans précédent vise à permettre d'assurer à la fois l'offre attendue sur les réseaux et de préparer les événements majeurs à venir, la Coupe du Monde de rugby 2023 et les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Les 4 900 CDI seront constitués de 2 700 conducteurs de bus, dont 2 400 sur Paris et la petite couronne et 300 sur la grande couronne chez CAP Ile-de-France, de 700 agents de gares et stations et 400 conducteurs ou conductrices de métro.

Nous avons aussi un enjeu important de recrutement dans les secteurs plus en tension que d'autres, notamment à la maintenance avec 400 postes, ainsi qu'à la sûreté avec 120 postes. Parmi ces besoins, nous avons près de 600 postes d'ingénieurs et cadres à pourvoir, principalement dans les métiers d'ingénierie en chef, les métiers du digital, dans la cybersécurité et la maintenance à la fois des infrastructures et des systèmes industriels, mais aussi bien sûr dans les postes de manager d'exploitation.

☒ Je vous informe d'une **modification du rattachement hiérarchique de M2E**. Son rattachement actuel à la direction du siège communication Groupe engagement et marque, tel que nous l'avons affiché jusqu'à présent, a été fortement questionné et challengé. En effet, il n'est lisible ni pour les salariés de M2E ni pour l'ensemble de ses clients. D'une certaine façon, ce rattachement brouille le sens des missions de M2E dont l'activité très opérationnelle en tant que prestataire industriel s'effectue majoritairement en termes de prestations de services auprès de la BU RSF et de RATP Infra.

Une réflexion a été menée par RATP Consulting avec le concours des différentes parties prenantes internes de l'entreprise, il est apparu qu'un rattachement hiérarchique à la BU RSF serait plus opportun. Nous souhaitons mettre en œuvre cette évolution du projet RATP 2023, qui ne modifie en rien l'organisation propre de M2E et ne présente aucun impact sur les salariés, ni ne modifie les contrats existants entre M2E et ses autres clients.

Cette évolution permet de conserver l'intégrité de la structure M2E ainsi que de sa ligne managériale et de préserver la dynamique de performances déjà engagée au travers de la relation client fournisseur, notamment avec SEM. L'information que je souhaitais partager avec vous est donc le rattachement hiérarchique de M2E à Mme OGIER, patronne de la BU RSF.

☒ **Le Groupe RATP a rejoint ce que l'on appelle le réseau Esper.** Ce sont des entreprises et des services publics qui s'engagent collectivement sur la prévention de toutes les addictions. Nous avons signé un partenariat avec le président de la MILDECA ainsi qu'avec des responsables de la DGT en charge de la santé et de la sécurité. Cela a pour objectif de mobiliser tous les acteurs du milieu professionnel dans le cadre de la prévention des conduites addictives et dangereuses, qu'elles soient liées à la consommation de produits ou à des comportements. Cela concrétise une démarche historiquement engagée depuis de nombreuses années à la RATP, et permet d'élargir le champ des intervenants possible dans notre entreprise.

Avec la signature de cette charte, nous rentrons dans un collectif d'entreprises et de services médicaux grâce auquel nous pourrons continuer d'innover, notamment en matière de prévention, en s'inspirant des bonnes pratiques des autres adhérents à cette charte. Cela va impliquer une association des organisations syndicales de la RATP, puisque des réunions de suivi de cette charte sont paritaires. Nous reviendrons vers vous pour vous informer des modalités d'association des organisations syndicales à cette charte.

☒ Autre information, **les "journées découverte" de nos métiers pour les jeunes en situation de handicap.** Fin janvier, nous avons accueilli 17 jeunes âgés de 16 à 20 ans qui ont eu l'opportunité le temps d'une journée de découvrir notre entreprise et nos métiers grâce à notre partenariat avec l'association Arpejeh. Cette association accompagne les jeunes en situation de handicap dans tout le processus d'insertion dans le monde professionnel. Nous avons pu faire découvrir à ces 17 jeunes les activités de maintenance et de remisages de la ligne 14, le site des docs de Saint-Ouen ce qui a été l'occasion de découvrir l'ensemble du monde du transport et surtout celui de la maintenance des trains. Cela fait partie des actions menées dans le cadre de l'accord que nous signons à l'unanimité concernant le handicap.

☒ **RATP Dev a remporté le contrat d'exploitation et de maintenance de la ligne Sydney Métro** qui relie la ville de Sydney à son aéroport. C'est un contrat d'exploitation et de maintenance de ce métro automatique. RATP Dev se situe au sein d'un *consortium* dénommé Parklife Metro. Cette ligne représente 23 kilomètres de métro automatique qui relie la capitale à l'aéroport de l'ouest de Sydney. C'est un gros projet pour la ville et le développement économique de la région. RATP participera au développement du système automatique du métro. Cette ligne permet non seulement de relier la ville à son aéroport, mais aussi de servir de nouveaux territoires en voie de développement entre l'aéroport et Sydney. Cet élément est décrit par la Ville de Sydney comme étant très stimulateur de l'économie régionale.

Ce marché consiste en un partenariat public/privé qui comprend la construction des stations, le développement des systèmes, les trains ainsi que l'exploitation et la maintenance de la ligne. Ce contrat a une durée de 15 ans.

Je cède la parole à M. SARRASSAT sans plus tarder.

III – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- La lecture des différents tracts des organisations syndicales qui circulent ces derniers temps, impose désormais un positionnement du Comité d'entreprise.

Notre instance est le fruit de plus de 70 ans de gestion, basée dès sa naissance en 1947 sur l'acquisition de patrimoine pour permettre aux agents et leurs ayants droit de partir en vacances à des tarifs sociaux adaptés. Cela a également imposé aux élus et ce jusqu'à présent de mettre en place des services techniques pour en assurer l'entretien, l'animation et la gestion.

Aujourd'hui, certains s'étonnent que les coûts de fonctionnement du CSEC sont trop élevés ou que les charges patrimoniales semblent disproportionnées. Pourtant cette situation n'est pas une nouveauté, elle est la résultante d'un héritage historique. Ces difficultés ont d'ailleurs été prises en considération dès 2019 lorsque le CE a amorcé une diminution progressive de ses frais de fonctionnement associée à une vente rapide du son patrimoine immobilier qui est un fardeau, une entrave au fonctionnement du Comité d'entreprise. Ce qui était une solution en 1947 et devenu de nos jours un handicap.

Pour notre Comité, cette diminution des coûts de fonctionnement devait aboutir en 2025, année charnière où nous subirons de plein fouet la mise en concurrence du réseau de surface.

Par courrier en date du 17 février 2023, les élus du CSE 2 informent le Comité, que pour 2023, ils ne lui délègueront pas la gestion des activités sociales et culturelles dans les mêmes conditions que les années précédentes. En complément, ils indiquent vouloir "modifier les modalités de transfert du budget des activités sociales".

En d'autres termes, ils souhaitent payer la consommation des agents de RDS à la carte, c'est à dire sans y inclure, pour le moment, les frais de gestion et d'entretien supportés par le CSEC à ce jour. Cela équivaldrait à faire supporter les frais de gestion et d'entretien aux autres CSE qui ont décidé de reverser, sur l'intégralité du mandat, leur budget ASC sans conditions particulières.

Une telle décision, si nous ne trouvons pas d'accord équilibré :

- serait inéquitable vis-à-vis des autres CSE qui reversent, selon les principes de solidarité, leur subvention ASC,
- mettrait en danger la pérennité du CSEC à horizon 2025,
- imposerait pour une partie du personnel du CSEC un plan social de grande ampleur.

De plus, l'année 2023 est commencé depuis 9 semaines et la temporalité de la décision et ses conséquences nous apparaissent tardives.

Techniquement il y a énormément d'impacts à un tel changement dans la gestion des budgets des ASC ; cela demande une étude approfondie des termes d'un accord de transition entre le CSE 2 et le CSE Central.

En tout état de cause, ce dernier devra être présenté et validé dans cette instance.

Les conséquences que subissent l'ensemble des agents est fortement regrettable et préjudiciable pour tous. Il est de notre responsabilité collective de trouver, dans un cadre légal, les solutions les plus appropriées préservant les intérêts de chacun.

Sachez que nous travaillons tous pour que le CSEC reprenne une activité normale et dans un souci social et parce que les budgets sont d'ores et déjà engagés, les élus de la gestion pluraliste ont décidé d'ouvrir à titre exceptionnel les colonies de vacances pour cet été à la totalité des agents de la RATP afin de ne pas pénaliser les enfants.

Il va de soi que cette décision aura pour conséquence la facturation de cette prestation au CSE 2 avec les frais de fonctionnement afférents.

L'ouverture est prévue demain normalement à 10 heures 30. J'ajoute que le Secrétariat a décidé d'inviter l'ensemble des secrétaires des CSE lundi prochain à 9 heures 30 avec les secrétaires généraux à Bagnolet, pour les informer de la situation et des éventuelles solutions que nous pourrions trouver.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. C'est plus silencieux que la publication de tract. Je ne suis pas censé intervenir sur les ASC qui relèvent de la compétence exclusive de tous les élus. Néanmoins, en tant que président de l'instance je peux être interpellé par certains courriers. Je me permets d'intervenir à ce titre, à titre personnel plus qu'à celui de président de l'instance.

Tout d'abord une précision technique puisqu'un tract d'hier ou d'avant-hier posait la question du versement par l'entreprise de la subvention au CSE 2. J'informe l'instance que ce versement a été déclenché hier et sera effectif sur les comptes du CSE 2 d'ici 48 heures.

M. LE SECRÉTAIRE.- Le 13 aussi.

M. LE PRÉSIDENT.- Le 13, c'est fait.

M. BEN ROUAG.- Quand ?

Mme LÉQUIPÉ.- L'argent est parti il y a plus d'une semaine.

M. BEN ROUAG.- Ce n'est pas arrivé.

M. LE PRÉSIDENT.- Celui du CSE 2, déclenché hier soir, devrait arriver dans les 48 heures. Nous le vérifierons tout à l'heure pour le CSE 13. C'est une information.

Jusqu'à présent, l'argent n'était pas sur les comptes desdits CSE, mais cela ne préjugait pas du fait que l'entreprise prenait acte de la décision souveraine des élus de chacun de ces CSE, qui s'impose en dépit du fait que les organisations syndicales et l'entreprise ont signé un accord prévoyant une remontée des subventions au CSE Central -comme l'a rappelé le Secrétaire de l'instance- au titre d'une politique historique continue depuis 70 ans.

Je pense qu'il faut faire attention à la façon dont on va dénouer cette affaire. Comme cela a été rappelé, il y a des attentes de nombreux personnels. De fait, le mode de fonctionnement du CSEC est le résultat de cette histoire que nous avons tous en responsabilité de gérer. Nous ne pouvons pas faire comme si cela n'existait pas. J'en appelle à la responsabilité de tous. Je me félicite que tous les secrétaires des CSE et les patrons des organisations syndicales décident de se voir la semaine prochaine. Ce sera un moyen de faire avancer positivement le sujet.

Merci beaucoup. Je vais céder la parole aux représentants syndicaux pour les déclarations.

Monsieur RISPAL ?

M. RISPAL.- J'ai deux déclarations.

Déclaration commune des organisations syndicales représentatives

Depuis le 19 janvier, des millions de personnes se mobilisent contre ce projet de réforme des retraites brutal, injuste, non justifié et inutile. Selon les enquêtes d'opinion, 90% des salarié.e.s la rejettent et même plus de 60% de la population soutient le blocage du pays dès le 7 mars 2023.

Le Gouvernement reste sourd à leur volonté et organise même dans les entreprises publiques, un véritable "parcours du combattant" pour limiter toujours plus, l'entrée en grève des travailleurs.

C'est le cas dans notre entreprise où l'élargissement de ceux soumis à la déclaration préalable, a été décrété unilatéralement par la Direction.

A cela s'ajoutent les dysfonctionnements répétés de l'application CONSER, et de sa déclinaison téléphonique. La Direction persiste dans son déni à imposer son utilisation plutôt qu'une version matérialisée, comme dans d'autres réseaux.

Il est temps aujourd'hui, pour le Gouvernement de revenir au bon sens, celui de tout arrêter !

S'il faut le prouver, les salarié-es, uni-es, en sont capables. Pas de travail... pas de production, Pas de professeurs... pas de cours, pas d'administration... pas de services, pas de caissières... pas de ventes, pas de routiers... pas de livraisons, pas de cheminots... pas de trains, pas d'infirmières... pas de soins... Les agents RATP reprendront toute leur place dans cette unité.

La colère n'est pas en vacances, la mobilisation se prépare pour le 7 mars !

Déclaration liminaire de la CGT RATP

C'est dans un contexte de perspective de grèves reconductibles prévues à l'agenda social des organisations syndicales, qui débiteront à partir du 7 mars 2023, que nous sommes réunis aujourd'hui en séance plénière du CSE Central.

S'il n'est pas nécessaire de rappeler notre opposition à cette réforme gouvernementale qui concerne le système de retraite par répartition issu du Conseil National de la Résistance, nous allons, Monsieur le Président, rétablir quelques vérités concernant les régimes spéciaux et par conséquent celui de la RATP.

Comme vous le savez, la caisse de retraite de la RATP est actuellement subventionnée par l'Etat à hauteur de "780 millions d'euros". De l'aveu du Directeur Général de la caisse de retraite des personnels de la RATP, après la fin du régime programmé en 2026, la compensation de l'Etat devra être de 1,2 milliard d'euros pour environ 52 000 pensionnés.

Par conséquent, la fin du régime aura, de fait, un impact sur les caisses, puisqu'aujourd'hui ce sont 500 millions de cotisations et 780 millions de l'Etat pour équilibrer la caisse. Les embauches aujourd'hui sous statut à la RATP, représentent entre 20 à 25 millions de cotisations retraite. Demain, si ces embauches se font dans le cadre du régime général de retraite, ce sera chaque année, autant de cotisations en moins. Par conséquent, à partir du 1^{er} septembre 2023, le fait de ne plus percevoir les cotisations des nouveaux embauchés, va considérablement dégrader les comptes du régime spécial de la RATP. La CGT-RATP réaffirme que maintenir les régimes spéciaux ne fragilise, en aucun cas, celui du régime général. C'est aussi pour ces raisons que nous serons et toujours dans l'unité syndicale, aux rendez-vous des luttes reconductibles, à partir du 7 mars 2023 avec un temps fort dès le lendemain, qui concernera les droits des femmes, qui seront aussi fortement impactées par cette réforme.

Je voudrais évoquer aussi, ce qui menace notre comité d'entreprise, ainsi que l'avenir de ses salariés. Si cette situation n'est pas nouvelle puisque déjà en 2022 le CSE 2 avait retardé le versement de la subvention qui avait été source de désorganisation des prestations sociales du CE et source d'anxiété supplémentaire pour les salarié-es du CE, elle est aujourd'hui bien plus inquiétante.

Alors, Monsieur le Président et Monsieur le Secrétaire, vous n'êtes pas sans savoir que notre organisation syndicale a interpellé par courrier le PDG de la RATP Monsieur CASTEX, sur le non-versement de la subvention dédiée aux ASC par les CSE 2 et 13. Cette décision que nous considérons

non conforme à l'esprit de l'accord en vigueur dans l'entreprise qui concerne la gestion centralisée des œuvres sociales et culturelles et qui, de ce fait, est aujourd'hui remise en cause.

Nous souhaitons vous rappeler que les autres CSE ont respecté leurs engagements et ont donc versé au CE la subvention prévue à cet effet, permettant à l'ensemble des salarié.e.s et ayants-droit de continuer à bénéficier des prestations du Comité d'Entreprise. Par conséquent, nous ne pouvons accepter le fait que les agents soient pénalisés par cette situation qui va à l'encontre de l'esprit du Comité d'Entreprise, outil commun au service de l'émancipation des travailleurs.

Par cette interpellation, Monsieur le Président et Monsieur le Secrétaire, et dans l'attente d'une issue responsable des deux CSE en question, nous vous demandons d'intervenir afin de faire respecter l'accord en vigueur pour que les CSE qui ont versé leurs subventions, puissent avoir de nouveau accès à la totalité des prestations sociales et culturelles du Comité d'Entreprise.

Merci pour votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- *(Intervention hors PV à la demande de l'intéressé.)*

M. SARDANO.-

Cet automne, les médias ont à juste titre mis en exergue l'incapacité pour la RATP de respecter ses engagements vis-à-vis d'IDFM et de nos concitoyens. Notre image de marque a fortement été écornée du fait d'une gestion calamiteuse en raison d'un effectif inconséquent. Le bilan social 2021 nous avait déjà alerté sur la baisse conséquente des agents de l'exploitation à MTS, RDS et SEM. Malgré cette première alerte, les directions ont continué leur politique "jusqueboutiste" faisant fi de toutes prévisions organisationnelles adaptées.

La présentation des comptes 2023 que nous aurons lors de cette séance montre que plus de mille emplois ont de nouveau été supprimés.

Aujourd'hui la direction reprend la main sur la communication et abreuve les mêmes médias de chiffres mirobolants avec un recrutement supérieur à 6 mille personnes. Mais la lecture détaillée de ces annonces remet l'église au centre du village. En effet sur ces 6 600 embauches 1 700 seront des contrats en alternance ou d'insertion et seulement 4 900 le seront en CDI dont 300 à CAP Ile de France. Finalement l'entreprise ne fait que rattraper le décalage de ces deux dernières années puisqu'en temps normal le recrutement annuel est d'environ 3 000 agents. Donc au bout du bout, on n'est que sur à peine 1 600 embauches en réalité. Derrière les alouettes, il y a toujours la réalité des chiffres qui sont têtus.

L'entreprise est aussi dans l'obligation de recruter car elle est confrontée à un niveau de démission historique avec en corolaire une maladie qui reste élevée.

Autre effet d'annonce qui mérite des explications, le logement des nouveaux entrants...Il semblerait que des logements seraient proposés...Sous quelle forme ? Lors des bilans du point habitat on nous dit régulièrement qu'il n'est pas possible de faire plus, que les contraintes administratives sont bloquantes etc. etc. Les agents en attente de proposition depuis plusieurs années apprécieront, nous n'en doutons pas.

Autre point d'actualité : les retraites. Dans quelques jours, l'ensemble des organisations syndicales appellent à amplifier le mouvement face à un gouvernement qui fait la sourde oreille et qui refuse de reconnaître l'injustice et l'iniquité de sa réforme. Le feuilleton sur les carrières longues avec des plus jeunes qui devront cotiser plus longtemps que ceux rentrés sur le marché du travail un an après eux, les errements d'explication sur le minimum de 1 200 euros, visiblement nos technocrates au pouvoir ont perdu tout sens du réel. Si la technocratie peut avoir du sens lorsqu'elle est contrebalancée par des politiques dont la culture leur permet d'appréhender ce que le peuple de France est dans sa diversité, aujourd'hui elle apparaît dans la nudité de son incompétence. Le projet vient de quitter

l'Assemblée nationale pour être étudié par les sénateurs. Parmi ceux-ci certains souhaitent accélérer la fin des régimes spéciaux. Les élus de l'UNSA Groupe RATP les préviennent solennellement : "N'y pensez pas. Commencez par montrer l'exemple avec votre régime spécial".

Toujours dans l'actualité : l'inflation et l'alerte lancée par certains distributeurs du commerce d'un mois de mars rouge. Si le ministre des Finances a tenté de lancer un contre feu, il n'empêche que le risque est réel. L'UNSA Groupe RATP a signé le protocole issu des NAO, et nous nous en félicitons. Nous serons par ailleurs extrêmement vigilants sur les évolutions des prix dans les mois à venir et si le besoin se fait sentir, nous réagissons aussitôt.

Nous terminerons cette déclaration en revenant sur les déclarations de notre nouveau président qui dans un entretien dans le journal Le Parisien déclarait qu'il ne fallait pas prendre à la légère l'inquiétude des salariés de la RATP.

Enfin ! Enfin un cadre dirigeant de cette entreprise qui reprend nos alertes. Le mal être des agents est de plus en plus prégnant avec en point d'orgue le mouvement initié au sein du département RDS par les régulateurs du CRIV rejoint par l'ensemble de l'encadrement de ce département et ce malgré des pressions managériales inacceptables de la part de certains directeurs et directrices d'unité totalement contraire au droit de grève constitutionnel. Le dernier appel d'offres, lot 40, nous apprend que si un peu plus de 4 000 machinistes sont concernés ce sont 9 000 agents qui ont reçu le courrier leur annonçant qu'ils étaient transférables. Parmi ceux-ci, les agents de RDS bien évidemment mais aussi des agents de JUR, GIS, etc. Quel avenir pour eux ?

Si la non-publication de certains décrets laisse planer de l'incertitude, la direction du groupe peut d'ores et déjà se positionner sur l'avenir de certaines catégories comme les formateurs du NEF, le personnel du CRIV et d'autres. D'ailleurs elle le fait déjà en transférant nombre d'agents vers RDS, les incluant ainsi dans les trois groupes prévus par la LOM et donc transférables dès 2025.

Et pour terminer véritablement, les élus de l'UNSA Groupe RATP rappellent comment cette entreprise nous tient tant à cœur. Entreprise qui a su se construire en incluant un développement économique sans renier ses racines sociales. Des dispositifs sont aussi remis en cause de manière insidieuse. L'Instruction Générale concernant les proches aidants, mise à jour récemment, est devenue une usine à gaz rendant presque impossible l'utilisation des jours permettant d'être en soutien de nos proches. Le justificatif demandé est trop souvent impossible à obtenir.

Voilà pourquoi UNSA Groupe RATP demande l'ouverture de nouvelles négociations sur ce sujet où il serait utile de supprimer cette demande de justificatif par une demande d'attestation sur l'honneur, faisant la démonstration d'une confiance renouvelée envers les agents.

La négociation sur le Congé Spécial d'Ordre Médical (CSOM) se présente sous le même état d'esprit. Rendre toujours plus difficile l'utilisation des jours accordés, en l'occurrence par le médecin conseil.

A nos alertes on nous répond par : "il y a des abus". Et donc sous prétexte d'abus d'une minorité, la direction choisit de punir tous les agents qui sont déjà en souffrance en raison de maladies qui les touchent eux ou leurs proches. Notre délégation invite la direction à faire preuve de plus d'empathie.

Vous l'aurez compris monsieur le Président, l'UNSA Groupe RATP attend avec intérêt, les orientations stratégiques de notre PDG pour savoir si les mots rendront féconds les actes futurs.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Puisqu'il n'y a pas d'autre déclaration, je propose d'accueillir nos invités.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 31-12-2022 de l'EPIC RATP intégrant les :

- **comptes du Gestionnaire d'Infrastructures au 31-12-2023**
- **comptes de l'Opération de Transport au 31-12-2023**

Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine EGRETAUD du cabinet SECAFI

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

- comptes du Gestionnaire de l'Infrastructure au 31/12/2022
- comptes de l'Opérateur de Transport au 31/12/2022

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de commencer l'examen des comptes. Afin de préparer le vote de l'instance sur l'arrêté des comptes sociaux, si Mme AZEVEDO m'en donne l'autorisation, je propose de passer la parole à Mme FERRIER, que vous nous rendiez compte des travaux de la Commission économique pour qu'il y ait un échange avec M. LECLERCQ, avant de procéder à la consultation de l'instance.

Mme AZEVEDO.- Pour information, comme l'année dernière, le rapport sera commun sur les trois points.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous attendons l'examen des comptes consolidés pour vous donner la parole.

Mme AZEVEDO.- Il y aura ensuite deux avis.

Mme FERRIER (Secafi).- Bonjour à tous. Pour rappel, nous avons tenu la Commission économique le 22 février. Nous établissons toujours un document spécifique pour la Commission économique. Le présent rapport est une synthèse du document de la Commission économique sur les comptes de l'EPIC et ceux du Groupe RATP clos au 31 décembre 2022.

Je propose d'aborder la première partie sur les comptes de l'EPIC.

En éléments de synthèse, parmi les faits saillants de l'année 2022, on constate une reprise du trafic voyageurs de + 21 % par rapport à l'année 2021. Le trafic reste néanmoins inférieur de 14 % au trafic nominal de l'année 2019. Le chiffre d'affaires s'élève à 4,9 Md€, en hausse modérée voire stable, puisqu'il est en croissance de 0,4 %. Il y a des éléments positifs parmi lesquels la reprise du trafic voyageurs qui aura un effet sur le chiffre d'affaires, et l'indexation du contrat IDFM. Comme nous l'avons vu dans les prévisions de fin d'année, ces deux éléments sont contrebalancés par les éléments de réfaction pour non-couverture des services à hauteur de - 137 M€.

À l'image de la reprise du trafic, les recettes directes progressent fortement (plus de 23 %) et seront supérieures à l'objectif contractuel. En 2022, l'indexation du contrat a été insuffisante et n'a couvert l'effet prix constaté sur les charges de l'EPIC RATP qu'à hauteur de 52 %.

Nous l'avons également vu dans les prévisions de fin d'année, l'inflexion de la productivité brute a été sensible et termine à 1,8 %, soit 64 M€. Elle est fléchée sur deux principaux éléments que sont le plan Diapason et la performance industrielle. Les effectifs continuent à diminuer à hauteur de 2,4 %, soit plus de 1 000 agents par rapport à l'année 2021.

Les résultats sont en recul. Ils sont impactés par une couverture contractuelle partielle de l'effet prix sur 2022, par une dégradation assez importante des résultats de l'assureur social, et des éléments non récurrents tels que la provision Urssaf.

La dette nette de l'EPIC diminue de manière assez importante à 5,1 Md€. La dette nette intègre des dotations aux filiales pour 68 M€.

Quant au PQI, le réalisé est en recul de 3 % par rapport 2021. Nous terminons avec une réalisation du PQI à 81 %.

Le chiffre d'affaires s'établit à 4,9 Md€, soit une hausse de 0,4 %. On constate deux blocs. L'un est positif avec + 237 M€. On retrouve l'indexation annuelle au travers des indices contractuels, une reprise du trafic pour 103 M€, une offre nouvelle qui est assez faible puisqu'elle n'augmente que de 5 M€ en raison de l'effet en année pleine de l'avenant de réduction souhaitée par IDFM. Cela masque les deux prolongements de lignes (4 et 12) et le retour à une offre nominale sur le RER.

- comptes du Gestionnaire de l'Infrastructure au 31/12/2022
- comptes de l'Opérateur de Transport au 31/12/2022

En effet haussier du chiffre d'affaires, on trouve des éléments non récurrents, à savoir une régularisation de la facture IDFM qui arrive chaque année et que l'on retrouve sur l'ensemble des réseaux de transport. Il y a également un effet haussier du chiffre d'affaires sur les filialisations, qui porte sur la filiale RES (RATP Évolution Services) et le STL.

Ces éléments sont contrebalancés à hauteur de - 217 M€ par l'impact des réfections pour 137 M€ et une moindre couverture du contrat puisque les rémunérations diminuent de 34 M€ en 2022. Là où il y avait eu un financement important des surcoûts sanitaires en 2021, on retrouve en 2022 un moindre financement parce qu'il n'y a pas eu de confinement.

Effet de la reprise du trafic, les recettes directes sont en croissance de 23 %. Elles sont supérieures à l'objectif contractuel de 5,6 %. En application du mécanisme de partage du risque commercial, 108 M€ ont été reversés à IDFM, la RATP ne conservant que 12 M€. Effet nouveau en 2022, un mécanisme d'intéressement à la validation sur le réseau de surface. En application du mécanisme de partage, les validations réalisées ayant été inférieures à l'objectif contractuel de 2,8 %, Île-de-France Mobilités en compense 11,7 M€ et la RATP prend - 2,1 M€ pour sa part.

Les charges augmentent de 100 M€ en 2022, soit plus 2,6 %. Sur les 100 M€, il y a un effet prix assez important (plus de 200 M€). Cet effet prix n'a été compensé qu'à hauteur de 96 M€ par les indices IDFM. Le delta est à la charge de l'EPIC RATP. Parmi les autres variations, on trouve 113 M€ de MSPA qui termine à 4,2 %. Elle reste inférieure de 5,2 % à l'inflation constatée. Dans les 4,2 % de MSPA, la RMPP termine à 5,2 %, intégrant les NAO et les mesures complémentaires signées en fin d'année ainsi qu'un GVT négatif à - 1 %.

Du fait de la non-couverture des services, une économie de 102 M€ aura été réalisée. La productivité nette, que nous verrons plus tard, atteint - 28 M€. En raison d'effets techniques liés au nouveau contrat, on constate un contre-effet positif de la taxe sur les salaires qui avait un effet négatif en 2021. Elle a un effet positif en 2022.

Les effectifs de 43 715 agents, sont en recul de - 2,4 %. Cela résulte de la prise en compte de l'avenant IDFM sur la réduction de l'offre, de la productivité salariale à hauteur de moins 336 agents, et du décalage des recrutements qui n'ont pas été réalisés en 2022 pour 497 agents. Ces recrutements sont déportés et décalés sur l'année 2023.

Le mécanisme d'indexation qui vous impacte, impacte encore plus largement les opérateurs de transport du fait des contrats qui les lient avec les autorités organisatrices. Dans le précédent contrat, l'inflation était très basse, l'indexation des indices couvrait l'inflation. En 2021, en raison de l'inflation à 5,4 %, les indices sont sensiblement inférieurs au niveau de l'inflation. Cela induit une couverture partielle des indices du contrat à travers des effets inflationnistes, ce que ne prévoient pas les contrats, de la même façon que les impacts de la crise sanitaire n'étaient pas prévus.

Par typologie d'effet prix, l'effet prix sur l'énergie a été plutôt bien couvert puisque la RATP s'est couverte en 2021 et a acheté à des prix plutôt bas avant l'envolée des prix. L'impact est donc limité à - 14 M€, à savoir - 7 M€ sur l'électricité et - 7 M€ sur le gaz.

Les autres charges ont été couvertes à 70 % par l'indexation contractuelle. L'effet prix sur les salaires a été plus fermement compensé par les indices du contrat, puisque le contrat prévoit une couverture à hauteur de 1,5 %. Tout ce qui va au-delà de 1,5 % est à la charge de l'entreprise. M. LECLERCQ pourra peut-être évoquer cette problématique plus en détail. Cette problématique du plafonnement de l'indice des salaires dans les contrats a été évoquée avec IDFM et serait en discussion avec l'autorité organisatrice.

La productivité nette ressort à 0,8 %, soit - 28 M€ qui masquent toutefois une intensification de la productivité brute qui ressort à 1,8 %, soit 64 M€. Ce niveau n'a jamais été réalisé par l'EPIC. Le budget 2023 prévoit une productivité brute à - 80 M€.

- comptes du Gestionnaire de l'Infrastructure au 31/12/2022
- comptes de l'Opérateur de Transport au 31/12/2022

Les deux-tiers de cette productivité brute sont fléchés sur le programme Diapason (moins 201 agents) au travers de la réorganisation des fonctions transverses et de la performance de la fonction Achats. Depuis le lancement du plan Diapason en 2018, 105 M€ de productivité auront été réalisés à travers ce plan dont 65 M€ sur la performance des organisations et 40 M€ sur la performance achats. 612 emplois auront été supprimés.

Au-delà de la productivité fléchée sur Diapason, - 16 M€ le seront sur la performance industrielle de la maintenance et la poursuite de la mise en œuvre des programmes de performance sur les activités opérationnelles. Ce total représente moins 131 agents. Sur cette productivité brute, 36 M€ (soit 1%) ont été réalloués au financement de l'activité opérationnelle et au projet de transformation de l'entreprise. Vous retrouvez les programmes Perform, RATP 2023, la poursuite de la modernisation du GI, le programme SCORE et la désimbrication de l'activité Tram de la BU Bus, ainsi que les projets MRF. Cette productivité a été réallouée dans des prestations de propreté pour 12 M€. Les nouveaux contrats propreté intègrent une baisse de prestations plus élevée, équivalente à celles durant la période Covid.

Les résultats sont en recul. L'excédent brut d'exploitation s'établit à 1,56 Md€, en recul de 81 M€. On retrouve une couverture partielle (52 %) de l'indexation contractuelle sur l'effet prix de l'année 2022, et l'effet technique de la régularisation de la taxe sur les salaires. Le résultat d'exploitation est en recul de 128 M€, à 227 M€. Il intègre le recul de l'excédent brut d'exploitation auquel on ajoute la dégradation de la perte du régime de l'assurance sociale, puisque ce dernier se dégrade de - 34 M€.

Le résultat net est en recul de 139 M€, à 85 M€. Nous retrouvons les éléments cités ci-dessus auxquels se rajoute la provision Urssaf de 42 M€, qui porte sur le calcul des cotisations des allocations familiales sur les agents statutaires pour la période 2015-2017.

Le niveau d'investissement est en recul de 3,1 % par rapport à 2021. Il est inférieur de 19 % au plan d'investissement du contrat et inférieur aux prévisions de fin d'année de 71 M€. Les rattrapages escomptés n'ont pas été réalisés, en raison de difficultés durables. Nous l'avons vu à plusieurs reprises et dans les présentations précédentes, elles portent sur l'approvisionnement et la livraison des matériels roulants et des bus. Les retards portent sur la transition énergétique des centres bus et sur l'obtention d'autorisation de ces constructions. Sur les deux années du contrat 2021 et 2022, l'écart au plan quadriennal d'investissement est de 660 M€.

Concernant le financement de ces investissements, une part est subventionnée à hauteur de 54 %. Cette part diminue par rapport à l'année précédente. La part financée en fonds propres par l'EPIC RATP, augmente de 46 M€ à 861 M€.

En prenant en compte l'ensemble des investissements, ceux aux bornes du contrat plus les investissements réalisés pour la Société du Grand Paris, le programme d'investissement ressort à 2,2 Md€, en recul de 6,6 % par rapport à 2021.

Quatre programmes d'investissement sont en croissance par rapport à l'année 2021 :

Le tramway avec la poursuite des investissements en lien avec le prolongement des T1 et T3 B ;

La poursuite de la modernisation de la billettique et des SI ;

Des investissements pour la Sûreté, le déménagement et la modernisation des centres d'état-major ;

Une poursuite dans l'acquisition des matériels ferrés qui augmente par rapport à 2021 mais qui est en retard par rapport au PQI.

- comptes du Gestionnaire de l'Infrastructure au 31/12/2022
- comptes de l'Opérateur de Transport au 31/12/2022

Un point est à noter sur le programme "accroissement de la capacité de transport » qui diminue. Il n'y a pas de sujet parce que de nombreux projets sont arrivés à terminaison en 2022. Par conséquent, le programme baisse. Néanmoins, il faut noter des décalages sur les prolongements de la ligne 11 à Rosny et de la ligne 12 à Aubervilliers, ainsi que les correspondances avec la future ligne 15 SGP.

La dette nette, en recul de 238 M€, termine à 5,1 Md€. Elle est inférieure à ce que prévoit le contrat, plutôt en ligne avec le plan à moyen terme de l'EPIC RATP.

Point important à souligner, les investissements en fonds propres financés par la RATP l'ont été intégralement par la capacité d'autofinancement, bien que cette dernière diminue de par la dégradation des résultats. Ce qui va jouer sur la diminution de la dette cette année, c'est un effet favorable du BFR opérationnel de 214 M€. C'est plutôt lié à des effets fiscaux en lien avec le remboursement de la taxe sur les salaires, à une position de TVA favorable et à une hausse de la dette des fournisseurs.

Concernant les dotations aux filiales, le niveau ressort à 68 M€ en 2022, en recul par rapport à 2021 qui avait atteint un point haut. En revanche, le niveau de 2022 est inférieur aux prévisions de fin d'année, sachant qu'il avait été acté un déport sur l'année 2023. Sur ces 68 M€ de dotations, 12 M€ sont fléchés sur RATP CAP Ile-de-France dans le cadre du financement des coûts d'appel d'offres de la structuration de la filiale et de la holding. À noter la capitalisation des deux réseaux de Bièvre et Saclay, et la filiale RATP Seine Mobilités qui va opérer les activités de STL.

27 M€ sont fléchés sur RATP Participations (hors RATP Dev), dont 22 M€ sur le projet MaaS et 14 M€ au niveau des filiales RATP Solutions Ville, notamment sur la montée en capital de Cityscoot et le contrat Fraîcheur de Paris.

29 M€ sont fléchés sur RATP Dev dans le cadre du financement de son plan stratégique We Drive.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- En général, le débat est amorcé par la lecture du rapport de la Commission économique. Celui-ci ne pouvant pas être découpé, êtes-vous d'accord pour poursuivre avec le rapport sur les filiales avant de faire la pause ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Oui.

M. SARDANO.- Nous avons prévu une déclaration par thème. Si nous les lisons toutes, cela devient presque des explications de vote, ce qui clôt le débat, alors que nos déclarations peuvent déclencher du débat.

M. LE PRÉSIDENT.- Je ne sais pas, il faut vous organiser avec l'organisation de la Commission économique.

M. LE SECRÉTAIRE.- Cela dure depuis quatre ans. À chaque fois, il y a un décalage avec les déclarations des organisations syndicales. On peut présenter les expertises, le rapport et faire les déclarations par la suite.

M. LE PRÉSIDENT.- Sinon c'est trop "saucissonné".

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Information sur le résultat des filiales RATP au 31-12-2022

Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine EGRETAUD du cabinet SECAFI

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

Mme EGRETAUD (Secafi).- Un point méthodologique pour comprendre comment l'analyse a été abordée. En fin d'année 2022, une revue stratégique a été réalisée au sein de RATP Dev, notamment avec des décisions qui ont été prises sur les activités bus de Londres et l'activité en Algérie. Cette revue stratégique a été réalisée d'une part, parce qu'à Londres le contexte de marché est dégradé et d'autre part, parce que l'autorité organisatrice en Algérie a des velléités de poursuivre la nationalisation de ses transports publics. RATP Dev doit se mettre en marche de sortie des contrats en Algérie. Si l'autorité compétente décide de nationaliser, il faut que RATP Dev soit prête à sortir.

Dans le cadre de cette revue stratégique, il a donc été décidé par le Conseil de surveillance de RATP Dev, de chercher différentes options de redressement de l'activité bus de Londres qui est dans une situation très critique. L'année 2023 sera consacrée à la recherche de partenaires potentiels et au renforcement de positionnement de la société sur son marché. Pour l'activité algérienne, RATP Dev se prépare à sortir dès que l'autorité compétente aura notifié sa décision de reprendre en main l'exploitation. Ces deux décisions impliquent des modifications au niveau comptable au sein des normes IFRS. Cet impact est très significatif, puisqu'il s'agit d'une reclassification de ces deux activités dans une ligne bien spécifique qui s'appelle "activités non poursuivies" (la norme IFRS 5), à partir de 2022. Pour comparer avec 2021, un pro forma 2021 a été réalisé avec application de cette norme IFRS 5.

Dans toute notre analyse, pour les filiales et plus spécifiquement pour RATP Dev, 2022 sera systématiquement comparée avec un pro forma 2021 qui intègre cette norme IFRS. Vous avez les impacts de cette norme IFRS pour 2021 et 2022. L'activité de Londres et de l'Algérie a été retirée des éléments de chiffre d'affaires, du résultat opérationnel et d'autres lignes, pour être exclusivement enregistrée au niveau du résultat net dans le résultat net des activités non poursuivies en bas du compte de résultat.

En consultant le panorama des résultats des filiales 2022, on constate que le chiffre d'affaires a progressé de façon très significative sur l'année, à 1,7 Md€, soit une progression de plus 50 %. À 1,7 Md€, les filiales contribuent à 26 % du chiffre d'affaires du Groupe, sachant que l'objectif était de 30 %.

RATP Dev contribue très fortement à cette progression. Il y a un effet en année pleine du contrat Toscane, qui a démarré au cours de l'année 2021. Dans toutes les filiales comme au sein de l'EPIC, nous allons retrouver un effet de la reprise de l'activité post-Covid, ainsi que l'effet favorable de l'indexation des contrats dans le contexte économique inflationniste et de l'accroissement du coût de l'énergie qui a permis d'absorber certains effets périmètre défavorables pour RATP Dev. Le transfert des contrats Optile a, par exemple, eu un effet bénéfique pour RATP CAP Ile-de-France dont le chiffre d'affaires a progressé fortement. Au sein des autres filiales, RATP Real Estate et le Pôle Services contribuent à la progression du chiffre d'affaires des filiales.

En revanche, le résultat opérationnel demeure déficitaire mais s'améliore par rapport au pro forma 2021, sachant que ce résultat opérationnel à - 12 M€ n'intègre pas les activités bus de Londres et de l'Algérie.

RATP Dev présente un résultat opérationnel bénéficiaire de 5 M€, en progression par rapport à l'année précédente lors de laquelle il était en déficit, notamment grâce à l'effet en année pleine du contrat Toscane, à une bonne performance des contrats en 2022 et à un impact technique positif mais uniquement sur l'exercice 2022.

En revanche, les autres filiales ont vu leur résultat opérationnel diminuer, en déficit. RATP CAP Ile-de-France et RATP Smart Systems portent malheureusement ces déficits en raison d'un accroissement des coûts.

Le résultat net est en chute en 2022 à - 116 M€ et reflète l'application des normes IFRS 5 et de l'intégration des résultats nets des activités de Londres et de l'Algérie, Londres étant en perte nette significative.

Le chiffre d'affaires de RATP Dev est en très forte progression sur 2022 (+ 40,6% hors Londres et Algérie) à 1,4 Md€. Le contrat Toscane représente 86 % de cette croissance du chiffre d'affaires de RATP Dev (+ 356 M€). On constate un impact positif des devises (+ 28 M€), la reprise post-Covid de l'activité (+ 30 M€), l'indexation des contrats (+ 37 M€) et une croissance organique de l'activité des contrats déjà en portefeuille (+ 29 M€). Il y a eu quelques effets périmètre défavorables pour - 127 M€, dont principalement le transfert des contrats Optile vers RATP CAP Ile-de-France, l'effet en année pleine de la perte du réseau Bus du Vexin et des Flexcité, ainsi que l'arrêt des activités Quality Line Royaume-Uni. Cela a été absorbé par les éléments positifs dont nous venons de parler et des gains en France sur l'exercice, notamment sur la Région Auvergne Rhône-Alpes, et aux États-Unis.

Une belle progression du chiffre d'affaires, une amélioration du résultat opérationnel, donc de l'Ebit qui passe d'une situation déficitaire en zone bénéficiaire en 2022, hors Londres et hors Algérie.

Hors Londres et hors Algérie, le résultat opérationnel s'inscrit à 5 M€, en progression grâce à l'effet en année pleine du contrat Toscane. Autre point positif, le rebond de l'activité de *sightseeing* plus particulièrement concentrée sur Paris. Il y a également un impact positif de la mobilisation sur Riyad, et un point exceptionnel, inattendu, le remboursement des frais d'appels d'offres pour plus de 5 M€ dont le métro Sydney. À cette progression du résultat opérationnel de RATP Dev, on peut rajouter un impact positif de l'application d'IFRIC 12. Il s'agit du traitement des amortissements de biens de reprise sur le contrat italien Toscane. L'évolution était favorable en 2022, mais elle est plutôt attendue comme défavorable dans les prochains exercices. L'impact a été de + 10 M€ sur l'évolution du résultat opérationnel de RATP Dev.

Si on raisonne hors impact IFRS 5 et IFRIC 12, le résultat opérationnel de RATP Dev serait déficitaire à hauteur de - 25 M€, avec une activité Bus dont le résultat opérationnel a fortement chuté en 2022. Pour rappel, en 2021, l'activité Bus Londres était de - 7,5 M€. Cette activité termine avec un déficit opérationnel de 41,5 M€ en 2022. En revanche, la situation est totalement différente en Algérie, celle-ci restant bénéficiaire avec un résultat opérationnel en progression de 22 M€.

Après application des normes IFRS 5, l'évolution du résultat net part du Groupe termine en perte nette sensible de - 98 M€, soit une dégradation de 63 M€ liée à l'application de cette norme et donc à l'intégration des résultats nets des activités non poursuivies pour - 83 M€. Dans l'application de la norme IFRS 5, ces activités ne devant pas être poursuivies, beaucoup de provisions ont été passées dans le cadre de l'activité de Londres. Elles sont venues alourdir la perte nette de l'activité Bus à Londres.

Concernant les autres filiales, la progression du chiffre d'affaires est significative (+ 163 M€) avec un effet périmètre de plus de 96 M€ pour RATP CAP Ile-de-France à la suite du transfert des contrats Optile. RATP Real Estate a contribué à cet accroissement du chiffre d'affaires des autres filiales suite à la mise en service et à la commercialisation du siège LYBY, et à l'effet en année pleine de Shamrock. En revanche, il y a des évolutions inverses du résultat opérationnel et du résultat net des autres filiales, avec une diminution du résultat opérationnel de - 15,1 M€ en raison d'une dégradation très claire de la perte à - 17,4 M€, essentiellement portée par RATP Smart Systems et RATP CAP Ile-de-France qui sont déficitaires car impactées par le poids des coûts de ces deux filiales, à savoir les coûts du MaaS pour RATP Smart Systems, la montée en puissance et le coût des appels d'offres de la filiale pour RATP CAP Ile-de-France.

RATP Solutions Ville enregistre exceptionnellement une perte sur Cityscoot. Un impact technique lié à la récente acquisition a diminué les résultats de la filiale.

RATP Solutions Ville, où l'on retrouve RATP Real Estate, RATP Connect et RATP Capital Innovation, présente un accroissement de son chiffre d'affaires contributif de + 4 %, porté par RATP Real Estate et RATP Connect qui, après avoir subi certains retards et décalages à la suite de la crise sanitaire, a pu reprendre son programme et l'a poursuivi sur 2022.

Une progression du chiffre d'affaires pour l'unité d'affaires Solutions Ville. En revanche, le résultat net part du groupe est juste à l'équilibre, donc en très forte baisse. Cette baisse pourrait s'avérer ponctuelle avec un retour à la croissance prévue en 2023. En 2022, Solution Ville a été impactée par la perte générée à la suite de la prise de contrôle de Cityscoot et un impact technique lié à la récente acquisition, avec une moins-value de - 5,3 M€ enregistrée.

Dans le Pôle Service RATP, on retrouve RATP Smart Systems, RATP Travel Retail et RATP Maintenance Services. La progression est de 8,5 % du chiffre d'affaires du Pôle Service à 23,1 M€. Le chiffre d'affaires contributif de RATP Smart Systems est relativement stable sur l'exercice 2022. La société a recentré son activité de billettique sur de nouvelles offres plus légères, et a malheureusement constaté des difficultés sur Navocap et sur Hanoi.

Concernant l'activité MaaS, elle est en ligne par rapport au plan d'affaires mais les revenus sont encore insuffisants. Ils sont essentiellement composés de recettes publicitaires. Quant à RATP Maintenance Services, la filiale a réalisé 24 chantiers, ce qui a permis de constater un accroissement de son chiffre d'affaires en 2022.

Le résultat net demeure en perte. Il est toutefois légèrement amélioré avec un passage de - 11 M€ de pertes nettes à - 9,7 M€ en 2022. Il n'y a que RATP Smart Systems qui porte cette perte, laquelle est restée stable par rapport à 2021 à 10,6 M€.

Concernant les résultats de RATP CAP Ile-de-France et de Systra, pour CAP Ile-de-France on a une progression du chiffre d'affaires contributif de + 27 %. Si on compare l'évolution du chiffre d'affaires de RATP CAP Ile-de-France avec un pro forma 2021 où on intègre les contrats Optile, on constate une progression de 27 % qui masque deux effets différenciés : un contre-effet des aides Covid perçues en 2021, qui ne le sont pas en 2022, avec un effet négatif de - 4 M€ qui est complètement absorbé et compensé par un effet périmètre positif avec le démarrage des contrats Bièvres et Saclay pour + 17 M€, l'effet année pleine du contrat Mantois pour + 12 M€ et la sortie des contrats CEOBUS, Flexcité et Mobicité pour - 14 M€ complètement absorbés par cet effet périmètre positif.

Le résultat net qui était à l'équilibre au pro forma 2021 est en net repli sur 2022, avec une baisse significative de plus de 15 M€, une perte nette de 14,7 M€. Cela répercute plusieurs éléments pour RATP CAP Ile-de-France qui, montant en puissance, est obligée d'engager des coûts, notamment pour répondre aux nombreux appels d'offres. Nous avons l'impact de la sortie du périmètre de contrats et des difficultés dans le démarrage du contrat Saclay, le matériel ayant été récupéré dans un état très obsolète.

M. JONATA.- C'est poliment dit.

Mme EGRETAUD (Secafi).- RATP CAP Ile-de-France a dû réaliser une maintenance beaucoup plus élevée que prévu avec des coûts plus lourds que ce qui était attendu.

Cela s'ajoute à un contexte très particulier d'accroissement des coûts de l'énergie et de l'absentéisme, qui ne sont malheureusement pas compensés et qui ont eu un impact négatif sur les résultats de RATP CAP Ile-de-France.

Une note positive pour terminer avec les résultats des filiales. Systra réalise une très belle année 2022. Les deux courbes rouges sont en augmentation. Il y a un accroissement assez impactant du chiffre d'affaires avec une belle progression de 18 % à presque 1 Md€. Le chiffre d'affaires

de Systra bénéficiait de demandes complémentaires sur sa ligne à grande vitesse au Royaume-Uni, la phase 2 du projet HS2 qui a contribué pour 45 M€ de chiffre d'affaires complémentaires. Il y a aussi un effet en année pleine de l'acquisition de la société italienne SWS pour + 28 M€. Systra atteint un niveau record historique de ses prises de commandes qui dépasse le milliard d'euros et qui pérennise le chiffre d'affaires de la filiale de Systra pour un an et demi. Je ne vais pas citer toutes les prises de commandes, vous les avez dans le texte.

En termes de résultat net, on observe une progression du résultat net de Systra et *de facto* un accroissement de la contribution au résultat net du Groupe RATP. Je rappelle que c'est une part du résultat de Systra. La contribution passe de 2,6 M€ à 6 M€, avec une petite nuance : en 2021, il y a eu un effet négatif du paiement d'une amende pour 8 M€. Retraité de cette amende, la contribution est relativement stable à 6 M€ en 2022.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons faire 10 minutes de pause pour raviver l'attention de toute la salle qui s'érode depuis quelques minutes. Après la reprise, il nous restera à examiner les comptes. Nous écouterons ensuite le rapport de la Commission économique, puis je proposerai de recueillir les déclarations, cela permettra d'alimenter le débat avec M. LECLERCQ.

La séance, suspendue à 10 heures 02, est reprise à 10 heures 20.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP
au 31-12-2022**

Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine EGRETAUD du cabinet SECAFI

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous propose de passer à la présentation des résultats du Groupe. C'est le point 3 de l'ordre du jour.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Ce sera une synthèse de tout ce qui vient d'être présenté par Mme FERRIER et moi-même.

Un premier point sur l'évolution du chiffre d'affaires du Groupe et sur le résultat opérationnel, avec des contributions différentes entre l'EPIC et les filiales. Les filiales portent la croissance du chiffre d'affaires du Groupe. En revanche, l'EPIC demeure le seul contributeur au résultat opérationnel du Groupe. Si on regarde l'évolution du chiffre d'affaires, dans un contexte de reprise de l'activité post-Covid, le Groupe a enregistré une croissance significative de son chiffre d'affaires qui a dépassé les 6 Md€, soit une progression de 10 %. Cette croissance est portée à 98 % par les filiales et plus spécifiquement par RATP Dev, avec l'effet en année pleine du contrat Toscane notamment, et la reprise post-Covid de l'activité.

Quant aux autres filiales, leur activité a plus que doublé en 2022 à 176 M€, avec l'effet du transfert du contrat Optile vers Cap Ile-de-France. En revanche, l'activité de l'EPIC est restée stable en 2022 à 4,5 Md€, avec deux éléments majeurs présentés tout à l'heure par Mme FERRIER : l'effet défavorable des réfections pour la non-réalisation de l'offre, consécutives aux problématiques d'absentéisme et recrutement partiellement compensées par la reprise post-Covid.

Concernant le résultat opérationnel du Groupe RATP, ce dernier est en baisse de 327 M€. Il a terminé à 193 M€. On voit sur le graphique que c'est l'EPIC RATP qui suit cette évolution et qui est la seule contribution à hauteur de 106 % à cette baisse du résultat opérationnel. En effet, l'Ebit, le résultat opérationnel de l'EPIC, a diminué de 41 % en raison d'une insuffisance de la couverture contractuelle d'IDFM face à l'effet inflationniste, l'accroissement des pertes de l'assureur social et d'autres éléments techniques présentés tout à l'heure par Mme FERRIER.

Quant aux filiales, les pertes opérationnelles se sont améliorées de - 12 M€. Je rappelle qu'avec l'effet des normes IFRS 5, ne sont pas comptabilisées dans ces pertes opérationnelles les activités de bus Londres et de l'Algérie. Elles sont reclassées en activité non poursuivie en bas du compte de résultat.

Le résultat opérationnel de RATP Dev a renoué en zone bénéficiaire hors Londres et Algérie, et a bénéficié de l'amélioration de la performance des contrats et de l'impact technique positif de la norme IFRIC 12. Le résultat opérationnel des autres filiales est demeuré déficitaire, essentiellement concentré au sein de RATP Smart Systems et RATP Cap Ile-de-France impactées par une augmentation de leurs coûts.

Quant au résultat net, la perte nette s'inscrit à - 26 M€ pour le Groupe RATP. Il est en diminution assez significative de 232 M€. Il va répercuter la dégradation du résultat opérationnel de l'EPIC. Le résultat net part du groupe termine en baisse de - 146 M€ à 98 M€ pour l'EPIC.

Les filiales enregistrent une perte nette très significative, - 124 M€ au niveau du Groupe RATP dont - 103 M€ pour RATP Dev qui enregistre le résultat net des activités non poursuivies. On retrouve là l'impact IFRS 5 pour les activités en réorientation stratégique que sont Londres et l'Algérie pour un déficit net de - 85 M€. Quant aux autres filiales, ce résultat net s'inscrit à - 20 M€ dont - 15 M€ pour RATP Cap, et - 11 M€ pour RATP Smart Systems.

La dette nette du Groupe a présenté une diminution de 159 M€, soit près de - 3 % entre 2021 et 2022, s'inscrivant à 5,5 Md€ en fin d'année 2022 avec des évolutions différenciées entre l'EPIC et les filiales. Les filiales enregistrent un accroissement de 75 M€, lié à une variation défavorable du besoin en fonds de roulement liée à l'augmentation des créances sur la Toscane et sur les contrats de Riyad pour RATP Dev. Rappelons par ailleurs que les apports en capital de l'EPIC ont été réalisés en 2022 pour 68 M€.

En revanche, la dette de l'EPIC a diminué de 233 M€ grâce à une évolution favorable du besoin en fonds de roulement lié à des effets de rattrapage sur des événements fiscaux par rapport à la situation observée en 2021.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous avons achevé l'exposé du rapport d'expertise sur les comptes EPIC, les comptes des filiales et du Groupe. Je propose de donner la parole à Mme AZEVEDO pour le rapport de la Commission économique.

Mme AZEVEDO.- Merci Monsieur le Président.

Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur l'arrêté des comptes sociaux au 31/12/2022 de l'EPIC RATP et sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP au 31/12/2022 avec les filiales RATP

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 22 février 2022, étaient les experts 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.

Ce rapport sera quelque peu condensé pour laisser du temps à la présentation du Cabinet SECAFI mais également afin de permettre un débat avec les élus et la Direction.

Malgré une année 2022 marquée par la hausse de l'inflation et les insuffisances de couverture de service, l'entreprise s'en sort plutôt bien. Il est d'ailleurs à préciser qu'au niveau des filiales elle change de stratégie en modifiant des normes comptables pour Londres et l'Algérie.

Comptes sociaux :

Malgré les tensions sur les chaînes d'approvisionnement, les investissements bruts de l'EPIC sortent à 1 890 M€ pour atteindre avec les investissements hors PQI un montant global de 2,2 Md€ soit un recul de -6,6 % par rapport à 2021.

Le Chiffre d'Affaires reste plus ou moins stable à 4,9 Md€ (+ 19 M€ par rapport à 2021) avec quelques effets contraires comme des réfections pour non-réalisation de l'offre et des surpénalités et à contrario un effet prix à travers l'indexation des indices contractuels. Les résultats nets sont en baisse de -139 M€ pour atteindre 85 M€ contre 224 M€ en 2021. Des résultats qui s'expliqueraient par l'insuffisance de la couverture des prix par l'indexation IDFM, des pertes de l'assureur social et de la provision URSSAF.

La dette nette est en baisse de -238 M€ par rapport à 2021 pour atteindre 5,17 Md€ avec un Cash-Flow Libre (entendre flux de trésorerie disponible) positif de 263 M€ et une CAF (Capacité d'Autofinancement) en baisse à -875 M€ contre 1 Md€ en 2021. Il est à préciser que les investissements en fonds propres de 865 M€ ont été intégralement financés.

Il est également à constater que l'EPIC verse 68 M€ de dotations à ses filiales contre 166 M€ en 2021 dont une partie sera déportée au budget 2023 et ainsi réparti : 29 M€ à RATP DEV, 27 M€ pour RATP Participations et 12 M€ à RATP Cap Ile-de-France.

Les effectifs de l'EPIC poursuivent leur diminution et sont en recul de -2,4 % avec -1 066 agents par rapport à 2021 résultant d'un déficit d'effectifs de -497 ETP lié aux difficultés de recrutements, de la performance nette pour -336 ETP (avec Diapason et les différentes transformations de l'entreprise), de la réduction de l'offre contractuelle pour -281 ETP et +48 ETP pour l'offre nouvelle.

Le résultat net de l'Opérateur de Transport (OT) se dégrade et s'établit à -86 M€ contre 56 M€ en 2021 impacté par la dégradation de l'EBIT (résultat d'exploitation + résultat exceptionnel) et par la provision sur le contentieux URSSAF. La dette nette est en recul à 1,9 Md€.

L'établissement SUR dispose d'une trésorerie nette de +69 M€. Son Chiffre d'affaires reste stable à 143 M€. Son Excédent Brut d'Exploitation est en amélioration de +0,5 M€ par rapport à 2021 principalement dû à son effectif en recul de -27 ETP.

Le Gestionnaire d'Infrastructure a un Chiffre d'Affaires qui progresse de +77 M€ et atteint 1 067 M€ par la hausse des rémunérations et un résultat net en croissance de +5M€. La dette nette est stable à -12 M€ par rapport à 2021 et apparaît à 3,3 Md€.

Le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris a un Excédent Brut d'Exploitation qui ressort en amélioration de +0,6%.

Résultat des filiales :

Malgré la reprise du trafic post crise sanitaire l'activité transport est fortement impactée par des tensions sur le marché du travail et une pénurie de conducteurs ainsi qu'une hausse des prix surtout sur l'énergie. Le RNPG (Résultat Net Part du Groupe) s'inscrit donc en perte de -26 M€ en 2022 soit une chute de -232 M€ par rapport à 2021. Cet écart s'explique entre autres par la baisse du résultat opérationnel, par les résultats dégradés reclassés selon la norme IFRS 5 et la variation de la charge d'impôts différés.

RATP DEV bénéficie d'un redressement de sa performance opérationnelle (hors Londres) du fait de ses nouveaux contrats internationaux indépendamment des impacts comptables générés par l'examen des options stratégiques à Londres et le désengagement en Algérie. La croissance de son chiffre d'affaires est portée à 86 % par le contrat Toscane mais aussi par le sightseeing (notamment à Paris) et la France (Rhône-Alpes). Des gains sont observés également aux Etats-Unis avec une montée en puissance des contrats en Egypte. Une bonne mobilisation sur le métro à Riyadh est à constater avec un démarrage prévu en avril ainsi qu'un remboursement d'appel d'offres pour le gain de l'exploitation de la ligne aéroportuaire ouest de Sydney. Cependant, les effets défavorables restent importants pour l'activité de bus à Londres qui voit un impact dans les comptes consolidés de -93 M€. En Algérie, RATP Dev a engagé la cession de sa participation dans l'exploitation des tramways. Les effets qui pèsent sont également le transfert des contrats Optile à RATP CAP Ile de France, la perte des contrats du Vexin, des Flexicité et de l'arrêt de Quality Line.

RATP CAP Ile de France voit son activité progresser de 25 % puisque son Chiffre d'Affaires ressort à 122 M€ sous l'effet du démarrage de nouveaux contrats (Saclay et Bièvre) ainsi que l'effet en année pleine du contrat du Mantois. Elle compte 1 635 salariés soit +560 par rapport à 2021. Il est à constater que son résultat opérationnel se dégrade de -17 M€ qui s'explique par sa structuration pour répondre aux différents appels d'offres en cours principalement pour les JO 2024 mais aussi pour d'autres effets comme des défauts d'entretien de matériel roulant par l'opérateur sortant pour le démarrage de Saclay.

RATP Solutions Ville voit son Chiffres d'Affaires progresser de 4% pour atteindre 33,4 M€ porté principalement par Real Estate avec entre autres la commercialisation du siège social (corpworking) mais aussi RATP Connect avec l'amélioration en station de la 3G/4G. Cependant il est à noter une baisse importante du RNPG de -8,7% dû à l'impact technique de Cityscoot.

Pôle Services qui comprend RATP Smart Systems, RATP Travel Retail et Ratp Maintenance Services enregistre un chiffre d'affaires à 23,1 M€ en progression de +8,5 % par rapport à 2021. Il reste cependant une perte nette de -9,7 M€ contre -11 M€ en 2021. Il est à préciser que Ratp Maintenances revient à un résultat positif en lien avec la croissance d'activité (pour exemple 24 chantiers

ont été réalisés sur les escaliers mécaniques et 9 sur le segment ascenseurs). Il est également à noter que les résultats sur le Maas sont déficitaires à hauteur de -15 M€.

Systra continue sa croissance pour arriver à un Chiffre d'Affaires à 902 M€ soit +18% par rapport à 2021 et sa contribution au RNPG s'établit à 6 M€ contre 2,6 M€ en 2021. Elle profite de la phase 2 du projet d'HS2 (ligne à grande vitesse au Royaume-Uni) et de l'effet en année pleine de l'acquisition de la société italienne SWS.

Pour finir, il est évoqué dans les résultats annuels 2022 un premier exercice d'alignement des activités de la RATP sur un système de classification visant à diriger des investissements vers des activités durables. Il s'agit de la Taxonomie verte. Le groupe RATP présente volontairement ses indicateurs mesurant l'éligibilité et l'alignement de ses activités. Elle y apporte des résultats favorables mais avec des axes de progrès comme les pneumatiques du parc des bus verts qui auraient une pollution sonore et vibratoire.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO.

Je propose de recueillir les différentes déclarations. Monsieur ORSINI ?

M. ORSINI.-

Le panorama des résultats 2022 pour notre EPIC met en exergue un chiffre d'affaires stable, en hausse de +0,4% (+19M€).

Le trafic est en croissance de + 21% par rapport à 2021 mais qui reste inférieur de 14% à l'année de référence post COVID de 2019.

Un net retour des touristes est observé dans nos espaces, caractérisé entre autres par une hausse de fréquentation de l'ORLYVAL +113%, et une hausse de 35% des ventes des titres de transport magnétiques.

En conséquence un sentiment grandissant chez nos clients-voyageurs d'emprunter quotidiennement des rames de métro surpeuplées !

Pour Force Ouvrière Groupe RATP, cet état de fait est la conjonction de 2 éléments majeurs : une offre de transport en diminution imposée par notre autorité organisatrice (IDFM) associée à un retour progressif du nombre des voyageurs.

Les effectifs poursuivent quant à eux leur diminution et sont en recul de -2,4% soit -1066 agents !

Sur ce dernier point et afin d'en affiner notre diagnostic, il aurait été souhaitable de bénéficier d'une extraction du nombre d'ETP en moins par secteur d'activité. Néanmoins, triste est de constater que la multiplication des projets de restructuration de type "DIAPASON" affaiblit une fois encore le niveau des effectifs de notre EPIC.

Au-delà des difficultés de recrutement dans certains secteurs, il est surtout la résultante de la poursuite de l'effort de productivité de l'entreprise et du manque d'attractivité des métiers au contact du public.

En 2022, le point de bascule est largement atteint avec son lot de conséquences déstructurantes : suppressions de postes, transferts d'activités, redéploiement de postes, éloignements géographiques, départs en retraite non remplacés et fuites d'effectifs hors de l'EPIC RATP.

Il s'agit bien là et comme à l'accoutumé de l'humain qui rentre systématiquement dans la recherche de réduction des coûts.

Les périmètres comprennent de nombreuses filières métiers dans différents secteurs et départements. Les plus impactés restent la filière "Ressources Humaines" au service et en soutien des fonctions opérationnelles notamment la gestion administrative jadis présente sur les différentes unités d'exploitation.

L'année 2022 a connu une accélération du rythme du programme social avec comme principal contributeurs les nombreux projets siglés "RATP 2023" impactant de fait une population composée à 80% d'encadrants (Maitrisés et Cadres) issus des départements MRF, INFRA, JUR, CML, DPG, GIS et SEM avec la création du centre de services partagés (CSP) RH.

Un rouleau compresseur dont les perspectives projetées en 2023 ne nous rassurent pas pour autant, il sera alors question de poursuivre les mises en place des différents projets de restructuration "RATP 2023", du nouveau modèle de pilotage économique de l'EPIC RATP dit "PERFORM" et bien entendu de la continuité d'action du dispositif "DIAPASON".

A n'en pas douter ils seront eux aussi de forts contributeurs au soutien actif de l'entreprise au maintien d'une productivité accrue au détriment de la masse salariale.

Par capillarité, sur les 64 M€ de productivité brute en 2022, 42 M€ soit les 2 tiers sont imputés au programme de performance "DIAPASON".

Pour Force Ouvrière Groupe RATP, vous vous en doutez déjà le constat est sans appel ! Le projet "DIAPASON" représente la casse de notre modèle social auquel nous sommes extrêmement attachés et ne participe nullement au maintien d'un dialogue social de qualité dans notre entreprise.

Afin d'en inverser la tendance, de légitimes attentes perdurent sur la situation des effectifs, ces derniers restent catastrophiques dans bon nombre de métiers d'opérateurs à l'exploitation, de nombreuses campagnes de recrutement sont à prévoir en 2023 notamment dans les métiers du personnel roulant et des agents de station et gares, FORCE OUVRIERE GROUPE-RATP restera vigilant à ce que les engagements soient tenus.

Nous soulignons également que la MSPA (Masse Salariale Par Agent) reste inférieure à l'inflation et qu'il est regrettable que ces différentes composantes ne nous soient pas communiquées.

L'absentéisme est en hausse en 2022, à un niveau équivalent à celui de la période de crise sanitaire de l'exercice 2020. Il en est de même pour les accidents du travail. Par voie de conséquence une forte dégradation du résultat de l'assureur social est observée. La vague omicron de début d'année 2022 n'en ait qu'un des multiples facteurs.

Pour Force Ouvrière Groupe RATP et afin d'en affiner notre analyse, il aurait été intéressant d'avoir les données chiffrées par secteur d'activité.

Monsieur le Président, comme vous pouvez l'entendre, derrière les chiffres et certains résultats positifs que vous pourriez à juste titre valoriser, il y a notre conception, notre interprétation et une vision que nous souhaitons ardemment mettre nous aussi en lumière.

Merci

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

M. JONATA.-

Les comptes sociaux montrent un retour à la normale ou presque. Le trafic voyageur repart à la hausse et se rapproche des niveaux historiques d'avant crise. La vente des titres de transports se redresse aussi. Hélas ce constat qui pourrait être encourageant est nettement terni par une production en retrait. Les médias ont largement commenté les difficultés de la RATP à assumer la couverture de service. Le département RDS étant pour une fois le meilleur. Le meilleur dans le pire. Et

surtout ne nous dites pas que c'était un problème de recrutement mais bien le résultat de choix stratégiques hasardeux alors que tous les indicateurs alertaient sur le besoin en personnel. Non signature du projet CTMR, retour des voyageurs dont les touristes, et une maladie qui restait élevée mais la direction de RDS a fait le choix de ne pas recruter pendant un an et demi. Plus de monde, moins de bus, ça sature.

On pourrait faire le même constat pour tous les départements d'exploitation. Il est si facile de se projeter sans écouter le discours que nous tenons depuis des années à vous expliquer le risque.

Evidemment la non-couverture de service génère aussi des économies : moins de masse salariale principalement avec l'effet DIAPASON, moins de frais d'énergie etc...137 millions d'euros perdus mais 102 millions d'économisés. Une gestion d'un cynisme sans égal. La forte diminution des effectifs sur deux années expliquant cela. Si l'impact financier est amoindri, l'image de marque de la RATP est bien écornée.

Donc si les feux sont au vert, les résultats eux ne suivent pas avec un chiffre d'affaires fortement impacté par les réfections et les surpénalités mais aussi un indice IDFM qui ne prend pas en compte le taux d'inflation réel qu'à hauteur de 1,5 % en particulier sur les salaires. La situation financière de l'EPIC est saine mais très loin de ce qu'elle aurait pu être si nos dirigeants avaient fait preuve de plus de bon sens.

Les comptes de l'EPIC c'est aussi le programme d'investissements qui n'arrive pas à rattraper les retards accumulés pour des raisons externes à la RATP et en partie liés aux livraisons de matériels roulants et à l'accroissement des capacités de transport.

Le montant de la dette en baisse grâce à un besoin en fonds de roulement favorable retrouve un niveau proche de 2019 et ce malgré une capacité d'autofinancement en recul à la suite des mauvais résultats de l'exploitation. Et comme toujours l'EPIC se pose en banquier de nos filiales. Banquier plus que généreux car malgré des résultats toujours dans le négatif, l'EPIC continuera de doter sans trop y regarder celles qui sont dans le rouge depuis plusieurs années.

Mais nous verrons cela avec l'examen des comptes des filiales.

La distinction des comptes OT/GI et SUR montre que le modèle de financement du GI permet une stabilisation de sa dette avec un CA et un résultat net en hausse, logique puisqu'il est rémunéré en fonction de la valeur d'un actif dont le volume s'accroît au rythme des extensions fortement subventionnées du réseau. Tout le contraire de l'OT qui enregistre des baisses conséquentes sur ces deux items. SUR n'est ni bon, ni mauvais. Cette BU vivote en attendant peut-être des jours meilleurs.

Pour terminer, les élus UNSA Groupe RATP constatent avec regret que contrairement aux autres années si le bilan social de nos activités reste bien pauvre, le bilan économique et financier n'est guère meilleur. En ça c'est une première car nous avons l'habitude de constater que la bonne santé économique ne profitait que très peu aux agents. Ce bilan démontre que si le social ne s'améliore pas, la partie financière se dégrade et avant tout, en raison là encore des choix stratégiques de certaines directions dont RDS, MTS, SEM ou la Maintenance.

Pour appuyer notre constat, l'UNSA Groupe RATP note la hausse de la maladie et des accidents de travail. L'INRS préconise d'ailleurs de suivre ces indicateurs comme reflet de la bonne santé d'une entreprise. La forte hausse de ces derniers, en période de transition accélérée et à l'aube de l'ouverture à la concurrence des réseaux bus, mais aussi aux modifications des activités et des conditions d'utilisations des agents de SEM, le revirement des activités des départements de maintenance et encore mieux, la dégradation programmée de GIS et (de bien d'autres départements vont suivre) doivent alerter la direction sur le mal être au travail qui s'installe au sein des équipes. Le nier serait une faute grave et inexcusable d'un employeur que nous avons connu plus social.

Ainsi Monsieur le Président, vous ne pourrez pas dire que vous ne saviez pas et c'est avec cette analyse des comptes sociaux que les élus émettront leur avis.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je propose de passer la parole à M. LECLERCQ.

M. LECLERCQ.- Merci pour toutes ces interventions. Je pense que la Commission économique a adressé un tableau clair de la situation de l'EPIC.

Quand vous dites que l'entreprise s'en sort plutôt bien, je n'irai pas jusque-là. On assiste quand même à une dégradation sérieuse de nos résultats sur 2022, au niveau du résultat opérationnel, qui est largement portée par l'EPIC. Le modèle économique est soumis à des vents contraires importants de deux ordres.

D'abord, la dégradation de la situation macroéconomique et en particulier de l'inflation, avec une difficulté sur l'indexation de la masse salariale, du fait du plafonnement imposé à 1,5 % par an par IDFM. C'est ce que nous avons été contraints d'accepter dans la négociation du contrat, mais cela ne posait pas de problème à une époque où l'inflation était inférieure à 1 % depuis 10 ans. Tout a changé depuis. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons rouvert la discussion avec IDFM, pour faire modifier cette clause.

L'entreprise, face à cette hausse de l'inflation, a pris ses responsabilités et a malgré tout procédé, en dehors des enveloppes données par le contrat, à plusieurs NAO successives en 2022. Par ailleurs, elle a mis en place une NAO conséquente sur 2023, sans attendre l'issue de nos négociations avec IDFM.

En tant qu'employeur, nous avons considéré que c'était de notre responsabilité pour protéger le pouvoir d'achat des salariés et préserver l'attractivité de nos métiers, puisque nous avons des difficultés de recrutement et qu'il faut pourvoir les postes à la conduite, à la maintenance, à la sûreté ou dans les fonctions support.

Le deuxième choc que nous avons subi est la forte dégradation de la production, principalement sur bus et plus marginalement sur le métro, à l'automne. C'est pour partie, le produit de difficultés de recrutement, pour partie le produit de choix, j'y reviendrai dans un instant, et pour partie le produit d'un niveau très important d'absentéisme qui, contrairement à toutes les anticipations, n'a pas reflué après la fin de l'épidémie et de la crise sanitaire. C'est toujours un motif d'interrogation pour moi.

En termes décisionnels, jusqu'à ce que nous ayons pris conscience du caractère durablement élevé de ce taux d'absentéisme, les recrutements avaient ralenti pour plusieurs raisons. Fin 2021, l'autorité organisatrice nous avait demandé de réduire notre offre sur le métro. Elle nous l'a même confirmé en octobre 2022, avant de se raviser quelques semaines plus tard. Dans ces circonstances, l'autorité nous demandait en pratique de freiner le recrutement et de réduire nos effectifs puisqu'elle avait réduit les contributions à due concurrence.

S'agissant du réseau Bus, il y avait une autre cause. Nous pensions à tort ou à raison que nous pourrions trouver un accord sur les conditions de travail des machinistes-receveurs avant l'été. Cela n'a pas été le cas et a introduit un décalage entre les ressources et les besoins. Ce décalage était modéré. Ce qui a vraiment conduit à la crise que nous avons connue à l'automne est la très forte hausse de l'absentéisme qui a explosé entre le mois de mai-juin et ce que nous avons observé en septembre ou octobre. Tout le monde a ses responsabilités, y compris la direction. Il faut les assumer. Nous travaillons avec l'accord conclu en janvier sur les conditions de travail des machinistes, mais aussi avec tous les leviers des managers de RDS, à réduire ce taux d'absentéisme et à remettre l'offre au niveau nominal le plus rapidement possible.

Il y a des responsabilités de tout ordre. L'essentiel est que l'on arrive à résoudre cette situation et à régler les difficultés. Je pense que nous nous y attelons.

Concernant la productivité, vous êtes revenus à plusieurs reprises sur le sujet. Nous avons fait, comme vous l'avez noté dans le rapport de la Commission économique, une productivité inférieure à l'objectif qui est de réduire nos dépenses de 1 % chaque année. C'est d'ailleurs comme cela que sont dimensionnées les contributions versées par Île-de-France Mobilités. Nous avons fait 0,8 % *in fine* en 2022. Cela peut vous paraître trop, chacun est dans son rôle. Pour une entreprise, réduire ses dépenses et faire 1 % de productivité par an, c'est très modeste au regard de ce que l'on retrouve à l'extérieur de cette entreprise, y compris dans beaucoup d'autres entreprises de services publics.

Il faut regarder le contexte. Notre autorité organisatrice est en grave difficulté financière. Elle s'en est ouverte à l'État, vous l'avez vu dans la presse. Une mission a été mise en place pour trouver les moyens d'apporter davantage de financements aux transports publics franciliens. Depuis la crise sanitaire, l'autorité n'a déjà plus les moyens de faire face à ses charges alors même qu'une partie de ces charges n'est pas encore répercutée à IDFM par les mécanismes d'indexation. Le jour où l'on va conclure le nouveau contrat et repasser au réel, en 2025, on verra que l'écart qui s'est accumulé avec les NAO et l'énergie nécessitera un rebasage à la hausse de plus de 200 M€.

Les comptes ne sont pas encore équilibrés parce qu'il n'y a pas suffisamment de trafic ni de recettes. Par ailleurs, des extensions de réseaux s'ajoutent à ces besoins, sans parler du Grand Paris Express.

Il ne serait pas imaginable, *a fortiori* quand on prend des décisions que l'on assume, d'augmentations significatives des salaires sur 2022 et 2023, de dire que l'entreprise n'est prête à faire aucun effort de productivité en contrepartie pour contribuer aux grands équilibres du financement du transport public en Ile-de-France. L'État demande à nos collègues du ferroviaire des taux de productivité plus importants, de l'ordre de 3 %, et du double de ce que nous faisons chaque année sur Diapason sur les fonctions support. Je ne pense pas que l'on soit dans une approche destructrice, comme certains le disent. En tout cas, jusqu'à présent, nous sommes restés dans une approche qui nous a paru faisable et raisonnée.

Je voudrais rajouter, parce que le chiffre de 42 M€ a été mentionné sur Diapason, que la moitié de cette productivité en 2022 a été faite par la performance sur les achats. Cela représente 20 M€ sur une productivité nette qui représentait au total moins de 30 M€ sur l'année. La productivité sur les achats ne touche en rien la masse salariale, les agents, les conditions de travail ; elle ne fait qu'optimiser les conditions auxquelles on achète à nos fournisseurs. Nous allons continuer à rechercher une amélioration de la performance sur nos achats, parce que c'est indispensable à nos équilibres économiques.

Par ailleurs, nous comptons continuer à travailler sur les organisations des fonctions support. Je pense que c'est nécessaire au vu de l'évolution de l'entreprise et du fait que l'EPIC aura perdu 30 % de son activité actuelle dans deux ans, quoi qu'il arrive, et que les fonctions support de l'EPIC ne peuvent pas rester telles qu'elles sont. Ces 30 % des coûts centraux financés par l'activité Bus ne le seront probablement plus demain. Nous nous attendons à ce qu'IDFM fasse une règle de 3 au moment où nous discuterons du prochain contrat. Nous devons donc continuer à nous adapter à un rythme raisonné et sans déstructurer nos processus.

Nous reviendrons sur le financement des filiales dans la deuxième partie de notre échange. Le niveau des financements accordés aux filiales a baissé en 2022. Un certain nombre de dotations été retardées, et nous faisons preuve de davantage de sélectivité. Nous commençons à nous attaquer aux foyers de pertes, c'est le cas de Londres. L'objectif est de réduire la consommation de *cash* tout en continuant le développement des filiales. Il y a du bon *cash* et du mauvais *cash*. Financer

des investissements rentables, comme c'est le cas à Sydney demain, sur lequel je n'ai pas le moindre doute que nous nous en sortirons bien, c'est du bon argent, il faut continuer. Couvrir des pertes opérationnelles que l'on n'arrive pas à résorber, c'est du mauvais argent. Il faut continuer à travailler à résorber ces pertes.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Jean-Yves.

Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- J'ai une question sur les réfections et pénalités. On ne parle pas des indicateurs bonus de qualité, bonus-malus ni de la balance entre les gains en bonus et le malus. Dans les présentations, nous ne connaissons pas leur évolution entre 2021 et 2022 ni l'impact de la non-production et des réfections. Puisqu'on ne produit pas, il y a automatiquement un impact sur ces indicateurs. Pouvons-nous avoir de l'information ?

Sur l'absentéisme, on s'étonne. Je me rappelle qu'à la Commission économique du Département Bus, tout le monde se félicitait d'un taux d'absentéisme à 12 J/A par an. Par rapport aux chiffres de l'UTP, nous en étions à 7 ou 8 jours de moins par rapport à la concurrence. Les chiffres étaient incroyablement bas, ce dont tout le monde se félicitait autour de la table, sachant aussi qu'il serait difficile d'en rester là. On ne comprenait pas le phénomène, parce que les chiffres étaient très bas sans savoir pourquoi. C'était difficile à analyser. On revient aujourd'hui au niveau d'avant ce point bas, qui était le niveau habituel, presque normal. J'ai cru comprendre, et tant mieux, que le Département RDS prenait enfin en compte le vrai niveau de la maladie et non pas son souhait d'un niveau très bas, sorte de lettre au père Noël. Cela génère un besoin de recrutement important dans les effectifs 2023.

Avec les nouvelles conditions de travail, la mise en place d'un service de 8 heures 30 en deux fois, c'est fatigant quand on le fait souvent. J'ai le souvenir de mes débuts de machinistes, j'ai travaillé 8 heures 30 pendant deux mois l'été. Quand je suis arrivé en vacances, j'ai dormi les 15 premiers jours pour récupérer, on est épuisé. Il faut rajouter à ces 8 heures 30, les temps supplémentaires dus aux retards, les conditions de circulation de plus en plus difficiles avec les restrictions, les pistes cyclables, etc. Je pense que cela aura un impact sur la maladie. Il ne faut pas s'étonner. Nous ne le sommes pas, nous avons alerté sur ces points.

Sur le recrutement, vous dites qu'il a fallu faire un effort sur les NAO. C'était nécessaire. Les salariés ne peuvent plus se loger à Paris, ils habitent loin et ont des frais. Ils sont impactés sur l'énergie, le logement. Ne pas prendre cela en compte nous aurait compliqué la tâche pour recruter et attirer, mais surtout pour retenir.

J'ai entendu M. GUYOT dire en novembre qu'il était à 500 démissions. Sur 16 000 machinistes cela peut sembler peu en volume, mais il y a trois ou quatre ans, on ne dépassait pas la centaine. Quand on multiplie le nombre de démissions, par cinq, la tendance montre qu'il y a un vrai problème. Les derniers chiffres sur le nombre de candidatures montrent que l'on continue à attirer, mais garder les salariés... La formation coûte cher. Quand les salariés restent trois ou quatre ans, la formation n'est pas amortie. Les garder au sein de l'entreprise est tout aussi important que de les attirer. C'est le niveau de salaire qui est en jeu, mais aussi l'ambiance au travail, or aujourd'hui celle-ci se dégrade. Comme nous l'avons dit dans notre déclaration, le Président l'a dit également, il y a une inquiétude des salariés face à l'avenir.

Au 1^{er} étage, les salariés des services centraux du CSE 1, dont je suis Secrétaire adjoint, disent : qu'est-ce que je vais devenir en 2025 ? Nous savons que l'entreprise a du mal à le dire. Il y a un vrai mal-être.

Sur la productivité, vous ne faites effectivement que 0,8 % cette année, mais pendant des années, alors qu'Île-de-France Mobilités demandait 1 %, nous faisons 2 % ou presque. Nous étions quelques-uns autour de la table à dire que quand Île-de-France Mobilités verrait que l'on est capable de faire plus, il nous demandera de faire plus, alors qu'ayant déjà fait le maximum, nous aurons du mal à atteindre les objectifs d'IDFM. C'étaient des choix de performance un peu risqués. Aujourd'hui, on en paie les conséquences. Île-de-France Mobilités se dit : ils sont capables de faire plus, on a des difficultés financières, on va augmenter le curseur. À un moment, on ne peut plus trouver des niches de productivité au sein de la RATP. Il y en a peut-être encore sur les achats, sur la performance industrielle mais sur les effectifs, qui étaient la solution de facilité au départ, parce que c'est ce qui produit le plus rapidement les effets, on est "à l'os". Il est compliqué de faire fonctionner l'entreprise avec des équipes réduites au maximum. On peut même se demander si on sera capable de "faire tourner la boutique" jusqu'en 2025, au rythme des départs et des difficultés à attirer.

Aujourd'hui, la situation financière nous semble se dégrader fortement. Je suis très inquiet sur l'avenir de l'intéressement. Sur les seuils, on est à la limite. On est encore au-dessus du seuil de déclenchement de l'intéressement, mais je ne sais pas ce que seront les indicateurs de perception client en 2022. Je crains le pire.

Pour les agents, l'intéressement est important dans le budget des agents. Il intervient juste avant les vacances de juillet, août. Je crains le pire pour le bilan 2022 par rapport à la perception voyageurs et à la présentation des comptes sur 2023. Il faut que tout se passe bien. S'il y a "un petit caillou dans la chaussure", on franchit le seuil. On voit, dans l'équilibre OT GI SUR, que l'OT a beaucoup de mal. Heureusement que le GI a trouvé sa stabilité et participe à l'équilibre.

Voilà les réflexions supplémentaires à la présentation.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y avait une question sur le bonus-malus.

M. LECLERCQ.- Je vais répondre aux questions. La situation de production a un impact sur les bonus, nous l'avons dit dans les comptes, d'abord sur les surpénalités qui représentent environ 36 M€, et sur les bonus qui les dégradent de 8 M€ par rapport à une situation de départ de 9 M€ sur le bonus qualité de service. Il y a également le bonus perception qui vient au-delà. Je n'ai pas le chiffre en valeur absolue, mais on a baissé de 8 M€ d'un exercice sur l'autre. Cela a un impact. La perception des voyageurs se dégrade aussi, c'est naturel, même si elle ne se dégrade pas autant que ce que nous avions imaginé, compte tenu de la dégradation de la qualité du service au dernier trimestre.

Oui, cela a des impacts importants.

S'agissant de la situation particulière de RDS que vous décrivez, l'ambiance générale, l'incertitude, etc., comme vous l'avez sûrement lu, IDFM a mandaté Jean-Paul BAILLY pour travailler sur les conditions de la transition, traiter des sujets d'incertitudes qui demeurent, des modalités du transfert du personnel en lien avec les sujets d'allotissement, du transfert des actifs, des sujets opérationnels sur la flotte, et au premier chef des sujets sociaux. Tous ces sujets sont pris par M. BAILLY en lien avec M. LOVISA de RDS et Mme LECRIQUE qui participent activement à ces travaux, afin d'expliquer les difficultés opérationnelles et sociales attendues et faire en sorte qu'IDFM prenne les décisions permettant d'assurer un bon déroulement de la transition et de donner la visibilité qu'attendent les personnes de RDS. Nous verrons ce que cela donne. Cela vient d'être lancé. J'ai bon espoir qu'avec M. BAILLY, cela facilite la bonne compréhension des choses.

Sur la productivité, ce que nous faisons convainc-t-il IDFM que nous pourrions faire plus ?

IDFM ne nous demande pas de faire plus que la productivité contractuelle, mais compte tenu des contraintes financières majeures qui s'imposent à lui et qui s'accroissent avec le temps, il nous demandera toujours, comme à la SNCF et aux autres opérateurs, de faire de la productivité pour contribuer au financement de l'effort de modernisation du transport public en Ile-de-France. Quoi que l'on fasse, je pense qu'ils nous demanderont de faire au moins 1 % par an dans le prochain contrat. Ce sera plus difficile de mon point de vue, parce que nous n'aurons pas les mêmes leviers. L'automatisation de la ligne 4 sera passée, la transition énergétique du parc de bus et les conditions de travail des machinistes-receveurs aussi, il faudra trouver d'autres leviers. Diapason se poursuivra et sera l'un des leviers en continuité pour travailler sur cette productivité. Quoi que l'on fasse, cela ne changera pas l'avis d>IDFM sur le fait qu'il a besoin que l'on contribue "à l'effort de guerre".

Sur l'intéressement, nous faisons nos calculs sur les comptes 2022 et les incidences sur l'intéressement 2022. Étant donné la manière dont l'intéressement est calculé, je n'anticipe pas de choc majeur sur le niveau de l'intéressement distribué. Comme je l'ai dit, l'indicateur perception ne s'est pas effondré, les bonus restent d'un niveau correct. En revanche, comme vous le savez, la condition de versement de l'intéressement est que le résultat soit positif. Cela ne pose aucun problème pour 2022, mais en projection cela en pose pour 2023, puisque les décisions prises, notamment sur les sujets salariaux, ont un impact par rapport au budget présenté en novembre.

C'est l'évolution des discussions conduites avec IDFM qui déterminera notre capacité à verser de l'intéressement. Pour l'instant, nous projetons une perte sur 2023. Nous verrons ce que cela donne d'ici la fin de l'année. Notre objectif est de ne pas en rester là et de trouver les accords qui vont bien pour arriver à redresser la barre.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Je vous remercie Monsieur le Président. M. LECLERCQ, vous faites l'éloge du monde ancien qui reviendrait comme par magie apporter son soutien, son aide, pour faciliter la compréhension de notre interlocuteur et donneur d'ordre, IDFM, et l'entreprise RATP. C'est surprenant. Il est étrange de revenir sur le passé alors que l'on a toujours cherché, après le départ de M. BAILLY, à évacuer peu à peu les reliquats de ce passé, comme s'ils n'avaient pas produit de bons fruits dans l'entreprise. Aujourd'hui, c'est une reconnaissance, tant mieux pour certains. Dont acte.

Je le dis comme je le perçois en tant que salarié agent de l'entreprise, cela ne répond pas à la problématique du mépris que nous subissons, année après année, de la part de la direction de l'entreprise, en termes de salaire. On entend que l'on va évoquer la partie intéressement. Cela peut peut-être aider certains, mais pour avoir une forme d'attractivité, pour dire que les résultats sont au rendez-vous et que l'on paie correctement le personnel, il faut faire preuve d'intérêt vis-à-vis de ce personnel en le payant dignement et pas en lui "balançant quelques cacahouètes". Si l'intéressement était compris dans le salaire, il ne serait pas utile d'en parler, tout le monde serait content de venir travailler. Ainsi, vous n'auriez pas à renvoyer votre mépris au visage des personnels de RDS en leur reprochant systématiquement leur absence.

Des dossiers ont circulé dans l'entreprise pour montrer la qualité du traitement de la direction quand il s'agit d'établir des fichiers pour intervenir sur le déroulement de carrière de nos collègues de RDS. Il faut peut-être arrêter ce type de pratiques, afficher le respect dû aux personnes qui viennent travailler, qui produisent la richesse de l'entreprise et qui mériteraient un autre traitement. Les résultats seraient sans doute meilleurs.

Encore une fois, on joue de malchance dans cette histoire puisqu'on met de côté le Covid qui a beaucoup impacté les résultats de l'EPIC. Ce n'est pas du fait de la RATP ni de M. LECLERCQ ou de M. AGULHON, mais quand le Covid est arrivé, il nous a été demandé d'arrêter de faire circuler les bus, alors qu>IDFM qui donne les ordres a dit qu'il fallait tout fermer.

Dans la partie industrielle, on va chercher à moindre coût, je l'entends, mais la loi du marché et le Covid l'ont mis en évidence, aller chercher dans les pays étrangers ce qui pourrait engendrer des bénéfices et de meilleurs résultats, c'est compliqué. Le monde du marché ouvert tel que vous l'imaginez ne peut produire que des choses néfastes. Il n'y a pas de travail sur le territoire national, mais on est capable d'offrir de l'argent à des entreprises dans des pays étrangers. À un moment, il vaut mieux recentrer les choses et faire travailler en France des travailleurs français. On a tout à portée de main, on est capable de faire en sorte que cela réalise et que le tissu industriel produise de bonnes choses. Visiblement, ce n'est pas le choix qui est fait. Le marché, c'est toujours la concurrence. Or, celle-ci ne produit que de mauvaises choses, très néfastes pour tout le monde. Peut-être le vivez-vous bien...

Vous aurez compris dans les propos de M. SARDANO et de bon nombre de nos collègues de RDS dans cette instance, voire les années précédentes, qu'ils vivent très mal toutes ces situations. Cela ne peut qu'impacter les résultats de l'entreprise.

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

M. BRILLAUD.- J'ai trois questions. M. LECLERCQ a dit que la RATP allait améliorer la performance de ses achats. Allez-vous changer l'indicateur 60 % sur le prix et 40 % sur la qualité ?

Vous indiquez des activités non poursuivies en Algérie et à Londres. Dans combien de temps le Groupe RATP peut-il se désengager de ces deux contrats ?

Dans le document de Secafi, il est indiqué que la trésorerie de la BU SUR est de l'ordre de 69 M€ en décembre 2022. Comment expliquer une trésorerie aussi importante par rapport à un budget de 140 M€ par an ?

M. LECLERCQ.- Je vais répondre à la première et à la troisième question. Je reviendrai sur la deuxième quand nous discuterons des filiales.

Sur le sujet des achats, il n'y a pas de ratio 60/40 sur tous les achats dans toutes les conditions. À chaque fois que l'on prend une décision d'achat, on décide où l'on veut mettre le curseur entre le prix, la qualité et d'autres critères tels que la RSE par exemple. Nous sélectionnons nos fournisseurs en fonction de leur alignement avec des objectifs sociaux, climatiques, etc., et nous le ferons davantage en 2023. C'est un curseur qui est modifié à chaque décision d'achat. On ne met pas 60 % sur le prix partout, loin de là. Dans certains cas, on est même en dessous de 50 % sur le prix.

Il n'y a pas de règle générale. L'objectif est d'essayer d'optimiser la manière dont on achète. Acheter un objet de mauvaise qualité avec un prix bas génère des coûts. Quand on achète des trains, on se projette sur 30 ans de durée de vie du train, pour mesurer ses coûts de maintenance, ses coûts de consommation énergétique. Nous étudions le prix sur la durée de vie des actifs. On prend en compte le long terme et, de manière générale, on prend beaucoup en compte la qualité. Si la qualité n'est pas au rendez-vous, il ne sert à rien d'acheter. Cela vaut aussi pour les prestations intellectuelles. Je préfère en acheter une de qualité, qui apporte quelque chose, quitte à la payer cher, plutôt que quelque chose qui n'apportera rien et qui aura coûté 20 % moins cher.

On essaie d'ajuster le curseur en permanence. L'objectif est de dégager la performance achat qui est sur le prix mais aussi sur la prescription, car la question du bon volume à acheter se pose. Avant même de consulter le fournisseur, l'acheteur challenge le prix et vérifie si l'on a besoin de tout ce que l'on commande, aussi bien en volume qu'en termes qualitatifs.

Quant à SUR, la trésorerie que vous voyez est celle qui est rattachée à l'établissement comptable SUR. On a créé comptablement l'établissement SUR au début de l'année dernière. Il a fallu décider comment découper le grand bilan de la maison RATP. L'idée était d'avoir suffisamment de ressources au sein du bilan de l'établissement SUR pour financer les programmes d'investissement

prévus dans les quatre à cinq ans. Il y a beaucoup d'investissements en cours pour la modernisation de l'outil industriel, des attachements et des systèmes d'information. Cette trésorerie, qui reste au sein de l'EPIC, doit donc permettre à SUR de financer ces investissements. Il s'agit d'un découpage comptable au sein d'une même personne morale qui est l'EPIC RATP.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je propose de passer aux dimensions filiales et Groupe. Y a-t-il des déclarations ?

Monsieur KHELLAF ?

M. KHELLAF.-

La gouvernance donne enfin raison à la CGT-RATP

Monsieur le Président, ce titre bien choisi, n'est pas un fantasme de la CGT-RATP mais bien la réalité. Oui, nous pouvons enfin le dire, les choix portés par la Gouvernance donnent enfin raison à la CGT-RATP.

Depuis des années, la CGT-RATP prône haut et fort que la solution pour préserver l'avenir de l'EPIC RATP, n'est pas d'aller s'éparpiller sur des marchés étrangers ou provinciaux, en alimentant sans cesse des filiales qui n'apportent que la perte de nos forces et de nos savoirs, et par voie d'extension et après de nombreuses années, la chute ou l'éclatement de l'entreprise. Il semblerait que notre nouveau PDG, M. Jean CASTEX rejoint notre position, en reprenant les arguments que nous avançons depuis des années.

En effet, si nous revenons sur les débats de notre nouveau PDG lors de ses auditions à l'Assemblée et au Sénat, ainsi que dans les différentes interviews publiques, il s'avère que celui-ci mesure enfin toutes les difficultés que notre entreprise traverse actuellement, là où notre ancienne PDG, Me Catherine GUILLOUARD et une partie de la Direction, se cachaient derrière la baisse de la commande par IDFM, pour justifier le manque de bus et de métros en heures de pointe. M. Jean CASTEX reconnaît que la RATP rencontre des difficultés importantes pour assurer l'offre de transport diminuée et qu'assurer une offre à nouveau à 100% constitue un véritable défi pour lui.

Il a évoqué le manque de personnel en pointant le manque d'attractivité de nos métiers. Concernant la pénurie de personnel, il dit qu'il faut "agir sur tous les leviers qui sont mis à disposition pour le recrutement, l'attractivité de l'entreprise mais aussi le bien-être au travail, comme éléments de fidélisation et de lutte contre l'absentéisme". Monsieur CASTEX fait preuve de lucidité face à la réalité et c'est également une nouveauté puisque les différentes directions (notamment à Bus) jouaient sur le nombre de malades, les arrêts maladies ou la baisse de l'offre IDFM pour justifier le gros du manque d'offre assurée, mais refusaient de reconnaître le manque d'attractivité et les départs. N'est-ce pas là ce que la CGT-RATP pointe depuis des années ?

Mais force est de constater que la Direction signale à plusieurs reprises dans ses documents de présentation des comptes 2022, que si la couverture de service du réseau bus n'a pas été à la hauteur de l'offre contractuelle, c'est principalement à cause de l'absentéisme.

L'exploration de nouveaux champs de compétence voulue par les Directions précédentes auront entraîné l'entreprise à s'éloigner de son domaine de métier initial ayant pour conséquence la perte de repères d'un grand nombre des encadrants et des agents plus généralement. Les diverses réorganisations dont la plus emblématique, pour cadrer avec l'ouverture à la concurrence et coller au marché avec DIAPASON, le PSE qui ne veut pas dire son nom mais dont les effets auront laissé des stigmates bien plus profonds que les bonnes intentions et vœux pieux des discours de nouvel an servis à foison.

Vous l'aurez compris Monsieur le Président, la CGT attend la venue de notre PDG M. Jean CASTEX au sein de cette instance, puisqu'il parle de recentrer la RATP sur le cœur de métier et sur l'Ile-de-France. N'est-ce pas là ce que la CGT-RATP demande depuis des années ?

La CGT-RATP voit à cela un changement stratégique majeur. Se recentrer sur le cœur de métier, à savoir : Le transport, la ponctualité, la sécurité, la qualité de l'information.

Se recentrer sur l'Ile-de-France, puisqu'il a affirmé dans les auditions parlementaires qu'avant d'aller chercher des marchés à l'extérieur, il considérait vital de faire correctement rouler les bus, les métros et les RER en Ile-de-France.

Cette prise de position répétée est très étonnante puisque, si les faits la confirment, elle viendrait en rupture totale avec la stratégie d'entreprise de ces 2 dernières décennies : RATP Dev et quelques autres filiales privées du groupe RATP étaient censées trouver hors de l'Ile-de-France ou dans d'autres domaines que le transport, les parts de marché et de bénéfice que l'EPIC allait perdre avec l'ouverture à la concurrence annoncée. En prenant cette position, il rejoint et reprend les arguments que la CGT-RATP avance depuis longtemps en signalant sur les dernières années (y compris avant le Covid) que RATP Dev et les filiales qui devaient être "le fleuron" du groupe RATP sont très loin des objectifs de rentabilité visés et ont dû être refinancés à plusieurs reprises par l'EPIC.

Pour rappel, la dotation de l'EPIC RATP vis-à-vis des filiales depuis 20 ans s'élève à 719 M€ dont 532 M€ vers RATP DEV. Quel est le retour sur investissement ? Quel est le montant des dividendes reversé à l'EPIC RATP ? Car, sauf erreur de notre part, les filiales ne reversent plus de dividendes depuis 2020.

Monsieur le Président, la CGT-RATP souhaite des réponses précises et chiffrées.

Nous n'allons pas refaire la présentation des dossiers, mais la CGT-RATP souligne, à travers les documents que l'entreprise nous présente, que c'est encore une fois l'EPIC RATP qui porte les résultats du groupe au regard des pertes opérationnelles des filiales (l'EBIT) soit -12 M€ alors que l'EPIC RATP affiche un EBIT à +206 M€. A travers ses documents, l'entreprise est fière de nous annoncer que RATP Dev est un bon élève en affichant un EBIT positif de + 5 M€ mais tout cela grâce à une manipulation comptable grotesque, car en effet, l'entreprise a pris la décision de ne plus poursuivre les activités de RATP Dev à Londres et de ce fait de réaliser un reclassement comptable selon la norme IFRS 5, permettant d'afficher un résultat positif à + 5 M€ pour RATP Dev, alors qu'isolées de cela, les pertes s'accroissent en 2022 à - 25 M€ en prenant également l'impact d'IFRIC 12, ce qui augmente en réalité les pertes des filiales.

La CGT-RATP souhaite avoir des explications sur la stratégie de l'entreprise avec cette activité à Londres car si elle a été reclassée suivant la norme IFRS 5, c'est bien pour revendre ses actifs. A lire les documents présentés, nous avons l'impression qu'il y a une recherche de partenariat ou autres ? Peut-être pour la remettre sur les rails plus tard, mais dans ce cas, cela voudrait dire qu'elle est stockée suivant cette norme pour camoufler les pertes en attendant de faire mieux.

Même chose pour le RNPG (Résultat Net Part du groupe) où les pertes des filiales atteignent – 124 M€ donc – 98 M€ pour RATP DEV, alors que l'EPIC RATP affiche un RNPG à 98 M€.

La CGT-RATP ne va pas rentrer dans le détail du CA (Chiffre d'affaires) en comparant les carnets de commande de l'EPIC et des filiales qui sont années après années en augmentation, car pour la CGT, faire du chiffre d'affaires pour, finalement, afficher de la perte n'a pas d'utilité en soi. Nous pouvons juste noter la croissance du CA de RATP Dev de + 40% portée essentiellement par le contrat Toscane. Sans ce marché, que reste-t-il ? La CGT-RATP note à travers les difficultés de recrutement, d'absentéisme et de départs pour les motifs déjà évoqués, que la réalisation de l'offre n'a pas été honorée et a donc eu un impact direct sur le CA et résultat net du groupe RATP soit – 70 M€ pour l'EPIC RATP et – 17 M€ pour les filiales du fait de la réfaction et pénalités reversées à l'autorité organisatrice.

La CGT-RATP souligne également que compte tenu de la forte augmentation de l'inflation qui a atteint 5,4% en 2022, conséquences, entre autres, dues à la période COVID et du conflit Ukrainien, cela a fortement impacté les résultats 2022 de l'EPIC. En effet, les charges d'exploitation qui ont fortement augmenté de + 2,6 % n'ont été couvertes que partiellement à hauteur de 52% par l'indexation des indices du contrat IDFM, se traduisant pas un impact négatif sur le résultat de l'EPIC RATP.

Monsieur le Président, la CGT-RATP vous pose la question de savoir si des discussions sur ce sujet sont en cours avec IDFM ?

Que peut dire la CGT-RATP sur la productivité de l'EPIC RATP, qui ne cesse de s'intensifier années après années pour atteindre une productivité brute de - 64 M€ pour 2022 et une productivité nette à - 28 M€, qui auront finalement financé les mesures complémentaires liées à l'inflation en 2022, présentées comme un effort de la Direction.

On finit par comprendre la duperie et d'où sortent les efforts de compensation, à savoir de la poche des agents et des salariés de l'entreprise. La CGT-RATP ne comprend toujours pas cette politique de destruction de l'EPIC RATP qui va à contre-sens des discours de la Direction de trouver des solutions d'amélioration pour attirer des nouveaux candidats dans l'entreprise. Pour preuve, nous ne pouvons que déplorer la diminution des effectifs pour 2022 de - 1 066 agents par rapport à 2021.

Concernant la MSPA, on note une légère hausse à + 4,2% mais elle est toujours inférieure de 1,2 % à l'inflation constatée sur l'année, ce qui est le reflet de l'absence de politique salariale forte des années précédentes.

Pour conclure, Monsieur le Président, si nous revenons sur les propos de notre PDG lors de ses auditions qui rejoignent les idées de la CGT-RATP, nous sommes prêts à l'aider dans sa tâche, à savoir changer complètement de trajectoire afin de se recentrer sur l'EPIC RATP et de ne plus être la "vache à lait" des filiales.

Merci de votre attention.

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

M. HONORÉ.- Cela a beau être une déclaration qui concerne les comptes consolidés et le résultat des filiales, afin de ne pas faire de redites, nous avons déjà fait une déclaration sur les comptes sociaux, elle se concentre sur la situation des filiales de l'EPIC.

A l'instar de la maison mère, les filiales de l'EPIC RATP ont connu en 2022 un retour partiel à la situation "du monde d'avant" (Covid s'entend), nous pouvons constater une reprise d'activité et le gain ou démarrage de certains contrats, nous ne pouvons pas pour autant ignorer les nombreux écueils rencontrés.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, nos filiales ont pour certaines connu des difficultés identiques à celles de la RATP. Nous pointerons une explosion de l'inflation entraînant celle des charges et un marché de l'emploi en pénurie entravant l'atteinte des objectifs.

A l'échelle du Groupe RATP, un double constat s'impose pour l'année écoulée, le volume d'activité est là, la rentabilité beaucoup moins.

Pour autant, les résultats traduits dans les comptes consolidés et la situation de nos filiales ne sauraient s'expliquer complètement du simple fait d'éléments contextuels, spécifiques à l'exercice 2022.

Pour aller à l'essentiel...

Au sein de RATP Participations, c'est surtout la situation de RATP Dev qui a retenu notre attention.

Les résultats en Toscane, le rebond du sightseeing et les effets des contrats de Riyad ou Sydney peinent compenser les effets du reclassement en IFRS 5 du Royaume Uni et de l'Algérie, en raison de la décision de ne pas poursuivre ces activités.

Les pertes occasionnées et la perspective des 5 à 7 ans nécessaires pour une sortie complète de l'activité londonienne interpellent quant aux investissements passés, parfois réalisés tous azimuts, y compris sur de zones géographiques dont nous considérons la fiabilité incertaine, sur des marchés non pérennes ou immatures.

Nous estimons que les dotations ou capitalisations des filiales, se font avec de l'argent quelque peu pris "dans la poche" des salariés de l'EPIC RATP. Ces fonds, investis dans l'attente de l'autosuffisance des filiales (certaines filiales de second rang faisant remonter des dividendes à une filiale de 1^{er} rang) ne doivent pas se faire à perte et doivent à minima participer au développement et à la rentabilité du Groupe.

A cet effet, pour RATP Dev, comme pour nos autres filiales, FO Groupe RATP souhaite un recentrage sur notre cœur de métier, le transport de masse, prioritairement sur le marché français voire européen.

Hors RATP Dev, un second point questionne au sein de RATP Participation, celui des investissements dans RATP Smart Systems pour le MAAS.

Si nous pouvons constater certaines évolutions de l'application maison, malgré tout, les investissements réalisés jusqu'ici ne sont toujours pas synonymes de rentabilité.

La question de l'avenir du MAAS, pour lequel chaque opérateur voire l'autorité organisatrice, développe son propre produit continu de se poser. Les résultats déficitaires de RATP Smart Systems maintenant le Pôle Services en perte nette.

RATP CAP Ile de France, poursuit son développement, sa montée en puissance, ayant bénéficié du transfert d'actifs de RATP Dev.

Pour cette filiale, aux difficultés liées au marché du travail, s'ajoutent celles de la reprise d'exploitation du réseau de Saclay pour lequel, on nous a allégrement savonné la planche. Merci Transdev !

Si les résultats ne sont pas encore au rendez-vous, l'exercice se caractérisant par une perte nette, il pourrait être quelque peu anticipé de porter un jugement sur cette jeune filiale (2 ans d'existence) destinée à recevoir l'activité mise en concurrence en ile de France.

Un élément toutefois n'est pas de nature à nous rassurer, le très faible nombre d'appels d'offres OPTILE remporté par la RATP. Au nombre de 3, à comparer avec les 13 remportés par TRANSDEV et 9 par KEOLIS.

Enfin et pour finir sur un aspect positif, Systra, au sein de RATP Coopération, poursuit sa croissance et augmente sa contribution au résultat du Groupe après une période difficile en 2018-2019 confirmant une croissance retrouvée après ces quelques années de turbulences.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HONORÉ.

M. BERGEAUD.- Nous avons deux déclarations, l'une sur les filiales et l'autre sur le Groupe.

"On ne change pas une équipe qui gagne" remodelée au format Groupe RATP, cette maxime devient "One change pas une équipe qui perd".

En quelques chiffres le ton est donné : si le chiffre d'affaires est en forte hausse cela ne se traduit toujours pas en termes de résultat. A croire que la feuille de route a oublié de préciser qu'il fallait choisir des investissements susceptibles de faire des résultats. Pour nous ça va sans dire, mais on s'est dit finalement qu'il est bon de le dire.

Le chiffre d'affaires s'accroît grâce au contrat Toscane mais l'EBIT ressort à moins 12 millions d'euros, le résultat net à moins 116 millions et la dette continue de grimper.

Et si RATP Dev porte l'augmentation du CA, cette filiale est aussi celle qui perd le plus d'argent. L'Angleterre, jadis terre promise de la libre concurrence, est devenue un gouffre sans fond avec un énième plan de redressement. C'est environ 300 millions d'euros de perdu et ce n'est pas fini.

Les bons soutiens de famille qui composent la délégation de l'UNSA Groupe RATP ne comprennent toujours pas les orientations de cette filiale qui si elle génère du chiffre d'affaires, le fait avec un résultat net négatif. Pire, elle génère aussi de la dette qui heureusement au niveau du groupe se voit peu du fait de la réduction de celle de l'EPIC. La manœuvre est grossière et n'incite pas à la confiance. On va donc le redire. On pensait que vous faisiez des investissements aussi pour faire du résultat.

Pour ce qui est des autres filiales, le constat n'est guère plus réjouissant. La hausse du chiffre d'affaires est en partie liée au transfert des contrats Optile vers CAP Ile de France et du démarrage de Saclay. Pour ce dernier contrat on sait maintenant pourquoi on l'a gagné. Les concurrents ne s'occupaient que des résultats lorsque nous ne cherchions qu'à faire de l'activité.

RATP Smart System reste déficitaire et là aussi le groupe RATP assume. Cette fois c'est la trajectoire de déficit qui est respectée. Tout va bien on vous dit. Le MAAS il faut y être, c'est une question d'image quoiqu'il en coûte et même si IDFM notre financeur est notre principal concurrent sur ce domaine. RATP Smart System emporte donc le Pôle Service qui est dans une spirale négative.

RATP solutions ville enregistre une baisse non négligeable de son Revenu Net Part du Groupe (RNPG pour les initiés), heureusement sa filiale Real Estate gagne de l'argent grâce à son client principal l'EPIC qui est obligé de passer par elle. La concurrence monopolistique, c'est nouveau, ça vient de sortir. Et au passage, encore merci l'EPIC.

Pour ce qui est de CAP Ile de France, ses besoins de financement sont importants en lien avec les réponses aux appels d'offres. Seul l'avenir nous dira si le jeu en vaut la chandelle. Notre délégation étant fortement attachée à la culture RATP en Ile de France, nous lui souhaitons bonne chance en faisant le vœu que ses stratégies seront plus pertinents que ceux de RATP Dev.

Le Groupe RATP ne pourra supporter deux boulets. Mais la dégradation de la marque RATP, cet automne n'incite pas à l'optimisme pour les lots historiques. Le bilan à 6 mois trouvera peut-être une source d'inspiration financière pour poser une amélioration partielle des comptes des filiales. En espérant que cela ne soit pas juste un rêve.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je propose d'enchaîner avec la déclaration sur le Groupe.

M. BERGEAUD.-

Quand l'EPIC va bien, le groupe va bien et force est de constater que pour 2022 les résultats en demi-teinte de l'EPIC mettent en évidence la faiblesse de nos filiales.

Nous ne doutons pas que la direction mettra en avant la hausse du chiffre d'affaires, la réduction de la dette et la productivité nette. Ces artifices de présentation préservent au mieux l'image à l'extérieur. Mais l'analyse des comptes permet d'apprécier à leur juste valeur ces résultats. Oui le CA augmente porté par les contrats de RATP Dev mais aussi des autres filiales.

Oui mais ... le résultat opérationnel de l'EPIC s'effondrant, celui du groupe suit la même courbe. Et les filiales n'apportent pas une contre partie substantielle. Mais ça on a l'habitude...

Cette chute du résultat opérationnel aurait été encore plus grande si l'impact de la filiale de Londres devenue un gouffre sans fin n'avait pas été sorti dans la ligne "Résultat net des activités non poursuivies" qu'il rend déficitaire à hauteur de 89 M€. Néanmoins cette sortie est décidée dans les comptes risque de ne pas être si simple et on risque de trainer cette ligne déficitaire encore longtemps. Revendre une activité non rentable dans un marché du transport londonien peu attractif, il va falloir trouver un pigeon.

En revanche cette ligne ressort bien au niveau du résultat net part du groupe qui passe dans le rouge à moins 26 M€. Quand L'EPIC plonge, le groupe plonge et les filiales rajoutent du lest. Pourvu qu'il y ait un fond.

Nous terminerons par la dette. La réduction de celle de l'EPIC vient compenser la hausse de celle des filiales. Nous l'avons dit la manœuvre est grossière et vise uniquement à alimenter un plan de com à destination des politiques incultes et des médias aveugles.

Les prévisions 2023 laissent à penser que nos dirigeants continueront à perfuser les filiales sur le dos de l'EPIC en profitant, comme elle le fait depuis années, des efforts fournis par ses agents.

Mais la fin est proche. Et le prochain contrat IDFM sera beau à voir, mais seuls les salariés du groupe seront les victimes de vos résultats.

Merci

M. LE PRÉSIDENT.- Madame GUEROULT ?**Mme GUEROULT.-**

Situation préoccupante pour les comptes 2022 du Groupe RATP

La situation des résultats financiers du groupe est objectivement préoccupante avec une chute de 41% du résultat opérationnel, un résultat net qui passe en négatif et des niveaux d'investissements chroniquement en deçà du PQI.

L'EPIC, avec 36% de baisse sur le résultat opérationnel et 62% sur le résultat net, est très fortement impacté par une conjonction de facteurs négatifs : un trafic voyageurs qui progresse mais ne se rétablit pas au niveau d'avant COVID, la non réalisation de l'offre de service, le coût des arrêts maladie, l'inflation sur les coûts d'énergie non intégralement compensés, les coûts liés à la transformation de l'entreprise...

Les filiales restent déficitaires avec une aggravation des situations pour RATP Dev à Londres et la future perte du contrat en Algérie ; pour CAP Ile de France avec le contrat Saclay et les coûts d'appels d'offres ; pour Smart Systems qui continue d'enregistrer des pertes sur le MaaS.

À l'opposé, trop peu de facteurs positifs pour rééquilibrer les résultats du groupe.

Côté EPIC, une productivité à un niveau jamais réalisé (1,8%) mais avec des conséquences "sociales" non négligeables : - 1 066 ETP ! Il ne faut pas s'étonner que notre caisse de retraite soit en difficulté... Et malgré son augmentation, la MSPA reste très largement en dessous de l'inflation de 2022 calculée à 6% et dont nous savons tous qu'elle est largement sous-estimée !

Côté filiales, le contrat Toscane et la reprise du sightseeing contribuent positivement aux résultats de RATP Dev, mais pour quelle pérennité ? Systra, en gestion conjointe avec la SNCF confirme ses bons résultats, et le Groupe RATP choisit d'en réduire ses parts !

La CFE-CGC Groupe RATP alerte sur l'impérieuse nécessité de choix stratégiques et d'investissements plus pertinents.

L'année 2023 va certainement confirmer la fragilité financière du groupe et le manque de perspectives rassurantes pour la stabilité financière du groupe.

Pour la CFE-CGC Groupe RATP, l'amélioration de la situation ne pourra passer que par l'amélioration de l'offre de service, dont on sait qu'elle dépend autant des conditions de travail que de la capacité à recruter, à former et à retenir les agents. L'ouverture à la concurrence de notre réseau historique pose la problématique de "fidélisation" des effectifs. Il faut donc recruter pour combler le manque d'effectifs mais surtout il faut recruter plus que les départs des salariés de l'EPIC et engager de réelles actions de Qualité de Vie au Travail. Il apparaît aussi nécessaire de mettre en place rapidement un cadre social Groupe qui conduirait à un meilleur sentiment d'appartenance pour l'ensemble des salariés.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Un certain nombre de points ont été évoqués. M. LECLERCQ va sans doute revenir, parce qu'on l'a entendue dans plusieurs déclarations, sur la "manipulation comptable" sur la norme IFRS 5. Je trouve que les mots sont difficiles à comprendre et à admettre. Nous allons y revenir.

M. LECLERCQ.- J'ai prévu d'y revenir. Les résultats des filiales ne sont pas flamboyants, j'étais le premier à le constater. Néanmoins, je l'ai déjà dit dans cette enceinte, il faut éviter de mettre en regard un EPIC qui serait soi-disant extrêmement performant et rentable, avec des filiales qui seraient déficitaires. Vous l'avez souligné dans le compte rendu, Madame AZEVEDO, l'opérateur de transport est déficitaire de 86 M€ en 2022. C'est cette activité, qui est comparable à celle de RATP Dev. RATP Dev n'est pas gestionnaire d'infrastructure.

Nous avons réussi, avec le soutien de l'Etat et de l'ART, à mettre en place un modèle économique du gestionnaire d'infrastructure robuste et solide. Quand nous investissons, avec l'accord d>IDFM, nous dégageons un revenu qui correspond à l'amortissement des actifs et à la rémunération du capital. C'est ce qui nous permet de stabiliser nos résultats aujourd'hui. Évidemment, cela n'existe pas chez RATP Dev qui n'est pas gestionnaire et encore moins propriétaire d'infrastructures. Ce que nous vivons du côté du gestionnaire d'infrastructures se compare aux comptes de SNCF Réseau. Or, là, nous sommes plutôt meilleurs.

S'agissant de l'opérateur de transport, les mêmes causes produisent les mêmes effets en Ile-de-France, en province, en Angleterre et aux États-Unis. Nous ne sommes pas meilleurs ou moins bons, nous sommes pareils, mais avec des autorités organisatrices plus ou moins compréhensives. Aux États-Unis, elles le sont et corrigent les effets de l'inflation pour restaurer l'attractivité des métiers et réaliser les recrutements. En Angleterre, ce n'est pas le cas. À Paris, la question a été posée, elle est sur la table, nous en discutons. La négociation est engagée avec IDFM. Nous espérons obtenir quelque chose sur les clauses d'indexation, sans en être certains puisqu'il s'agit d'être deux pour signer.

Les situations sont malheureusement à peu près les mêmes dans une période où tout le monde rend compte de difficultés de recrutement, de pénurie de conducteurs. C'est le cas à Paris, en Ile-de-France, en province en France, à Londres et aux États-Unis. L'inflation est malheureusement

mondiale, elle touche tout le monde de la même façon. Parfois nous avons de bonnes clauses d'indexation, parfois pas.

Il est totalement inacceptable d'avoir des résultats à ce niveau, qu'il s'agisse de celui de l'EPIC qui s'est dégradé ou de celui des filiales. Nous nous y attaquons.

Je reviens maintenant sur la notion d'artifice de présentation ou de manipulation comptable. Il n'y a pas d'artifice de présentation. Nous présentons les chiffres tels qu'ils sont. Le chiffre d'affaires est ce qu'il est, le résultat net n'est impacté par aucune des normes que vous avez mentionnées. Il est déficitaire et très mauvais pour les filiales. On y retrouve les effets des facteurs que je viens d'évoquer. L'application de la norme IFRS 5 ne fait que traduire des décisions stratégiques que nous avons prises pour régler les problèmes.

Le premier problème est l'Algérie. C'est un problème d'une certaine façon, car le contrat avec l'Algérie était jusqu'à présent l'un des plus rentables de RATP Dev. En 2022, il a fait 22 M€ de marge. Le retirer de l'EBIT dans la présentation est plutôt défavorable que l'inverse. En revanche, nous avons du mal à nous faire payer. Nous étions en discussion avec un client qui voulait renationaliser. Nous en tirons les conséquences, nous vendons cette activité à l'Etat algérien. L'option de vente a été activée, nous devons ainsi reclasser cette activité en IFRS 5, au titre des "activités non poursuivies".

Pour Londres, la situation est plus complexe. L'intention traduite par l'application de cette norme est de nous désengager à terme de ce marché. Nous ne savons pas encore précisément comment. Je comprends les questions posées et je serais ravi d'avoir les réponses. Nous avons engagé un processus qui vise à trouver des partenaires qui, d'une manière ou d'une autre, en entrant au capital de cette filiale, nous aideront à rééquilibrer ses comptes, à assurer son financement et à nous désengager de ce marché. Nous ne savons pas quelle forme cela prendra.

L'intention est bien celle d'un désengagement, c'est la raison pour laquelle c'est traité en IFRS 5, mais contrairement à ce que vous dites, ce n'est pas favorable à la présentation de nos résultats car les pertes sont toujours au niveau du résultat net (40 M€ de pertes opérationnelles).

Quant aux provisions liées à la décision stratégique que nous avons prise, elles représentent 45 M€ et sont aussi comptabilisées dans le résultat net. Nous n'avons rien cherché à cacher, au contraire, nous identifions les problèmes et nous les traduisons dans les comptes.

S'agissant de la rentabilité, je le disais, les mêmes causes produisent partout les mêmes effets. Il n'en demeure pas moins qu'en dehors de Londres, RATP Dev améliore sa performance, cela a été souligné. Parmi les différentes activités de RATP Dev, sans parler de l'Algérie qui est rentable, la France, l'Asie et l'Afrique du Sud le sont, les États-Unis sont assez rentables mais pas encore suffisamment à mon goût, l'Italie est rentable ainsi que le Moyen-Orient. Nous avons parfois des difficultés comme à Londres. Nous les traitons, l'objectif est d'éteindre les foyers de pertes, mais il faut éviter "de jeter le bébé avec l'eau du bain".

Cela renvoie aux questions que M. KHELLAF a posées sur la stratégie telle que présentée par le Président. Le Président n'a pas cherché à opposer ce que nous souhaitons faire à Paris et ce que nous voulons faire en termes de développement. Son message est qu'il est inutile de penser nous développer en dehors de l'Île-de-France, si nous ne sommes pas bons sur notre cœur de métier. Nous ne serions pas crédibles. Nos concurrents ne se privent pas de nous critiquer, nous l'avons vu à l'automne. Certains ont envoyé quelques messages "sympathiques" aux autorités organisatrices en disant : regardez comme ils sont nuls à Paris sur les bus, ne les prenez pas. Les autorités ne sont pas dupes. Chacun a ses problèmes là où il opère.

Si nous voulons être légitimes pour nous développer à l'étranger, il faut d'abord bien faire les choses en Île-de-France sur notre cœur de métier, dans notre région cœur qu'est l'Île-de-France. Nous mettons les moyens pour y parvenir. Les moyens n'ont jamais été en opposition, pas plus

aujourd'hui qu'hier, entre ce que nous faisons pour assurer la qualité de service en Île-de-France et pour assurer notre développement à l'étranger.

Certains ont dit que l'argent était pris dans la poche des salariés ou de l'EPIC, non. Il est pris dans celle de l'actionnaire de la RATP, l'État, qui décide d'affecter une part plus ou moins grande des résultats que dégage la RATP au financement de son développement à l'étranger. Je l'ai déjà dit maintes fois ici, il n'y a pas d'arbitrage entre ce que nous faisons pour assurer la continuité et la qualité du service à Paris et les décisions que nous prenons d'investir pour nous développer à l'étranger.

Il n'en demeure pas moins que la situation que nous avons connue par exemple à Londres ou dans d'autres endroits, nous impose une réflexion sur la rentabilité de nos investissements. Investir n'a de sens que si c'est rentable. Je ne peux que donner raison à tous ceux qui l'ont exprimé aujourd'hui. On tire des conséquences et des leçons de ce qui n'a pas fonctionné. Nous sommes en train de retravailler la stratégie de RATP Dev, elle sera présentée au Conseil d'administration en milieu d'année. Elle vise à résorber les foyers de pertes, à cibler davantage nos efforts d'investissement sur les marchés les plus matures, les pays moins risqués, les pays occidentaux, l'Europe, les États-Unis ou l'Australie, et sur le métier du métro automatique qui est plus au cœur de nos compétences, et qui est plus rentable que les opérations de bus à l'étranger. Il y a bien une nouvelle focalisation, une plus grande sélectivité. C'est bien ce qui est demandé à RATP Dev. Nous sommes en train de revoir cette stratégie.

La question a été posée sur le MaaS. Nous avons un problème sur le MaaS, nous respectons notre trajectoire de déficit, c'est vrai. Nous n'avons pas dépensé plus que ce que nous avons annoncé. La trajectoire a été conçue avec un objectif, celui d'obtenir d'Île-de-France Mobilités, en 2025, le commissionnement des ventes de titres de transport public. C'est une condition nécessaire à l'équilibre du MaaS. Nous avons engagé des discussions avec IDFM, elles ne sont pas bloquées. IDFM nous a d'ailleurs écrit qu'elle était prête à discuter du sujet. Obtiendrons-nous le commissionnement au niveau prévu et à la date prévue ? Je ne sais pas.

Le Président nous a demandé de reprendre le sujet sur le plan stratégique pour mesurer les risques sur cette trajectoire, et si nécessaire pour revoir la stratégie, parce que je ne suis pas plus enthousiaste que vous à l'idée de faire entre 15 et 20 M€ de pertes par an de manière durable pour développer le MaaS. Cela n'aura de sens que si nous arrivons à trouver un modèle économique qui fonctionne.

Concernant RATP Cap Île-de-France, plusieurs d'entre vous ont demandé si nous faisons bien de répondre aux appels d'offres, si nous arriverons à gagner suffisamment, si l'investissement en vaut la chandelle.

Si nous ne répondons pas aux appels d'offres, nous ne ferons plus de bus en Île-de-France. Je n'imagine pas que nous ne répondons pas. Sommes-nous bien grésés pour répondre ? Je pense que nous avons les bonnes équipes dont une partie provient de la BU France de RATP Dev. Nous avons les bonnes équipes pour répondre. Avons-nous la bonne stratégie ? Nous la réinventons en fonction des résultats des appels d'offres.

Sur Optile, nous n'en avons pas remporté beaucoup, mais notre part de marché a légèrement progressé. Après trois ans, les plaques tectoniques ont assez peu bougé ; les parts de marché de Transdev, de la RATP et de Keolis n'ont pas tant bougé. Cela peut être rassurant si l'on en tire des conclusions sur l'avenir du bus à Paris, même si je n'ai jamais cru que nous allions gagner 100 % des appels d'offres.

Ce qui transparait dans ces résultats est qu'IDFM, même si elle souhaite mettre sous tension les opérateurs pour obtenir des baisses de prix et montrer que rien n'est acquis, est quand même attachée à une certaine préservation des équilibres. Pour IDFM, on voit déjà que les choses sont

compliquées sur Optile. Son intérêt n'est pas de nous sortir du paysage. Sur le plan opérationnel, il est facile de "taper" sur la RATP à l'automne 2022. Demain, c'est l'autorité organisatrice avec ses 12 lots et ses opérateurs, qui sera dans l'œil du cyclone si cela ne fonctionne pas. Je pense que nous avons raison de répondre à ces appels d'offres et que nous avons de bonnes chances de gagner, même si sur Optile c'était plus difficile. Nous étions dans une phase d'ouverture de marché où tout le monde se cherchait un peu. Il faut continuer. Je n'imaginerai pas qu'en tant que Groupe RATP, on laisse ce marché du bus en Ile-de-France à nos concurrents.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur RISPAL ?

M. RISPAL.- Monsieur LECLERCQ, vous avez une autre manière d'expliquer ce que nous disons. Nous disons que c'est avec l'argent de l'EPIC, mais la part de l'État qui devrait alimenter l'EPIC et qui est orientée autrement, est au détriment du développement sur le territoire national. Il y a des besoins importants aujourd'hui. En termes de transition énergétique, il y a des investissements lourds à faire, l'amélioration du trafic, la multiplication de l'offre, etc. Les besoins sont conséquents. En cela, nous disons que si une orientation a été prise à l'époque, avec une vision de conquérir le monde avec le système RATP, nous pensons fortement qu'aujourd'hui, au vu des derniers éléments qui se sont produits tels que la crise sanitaire qui a eu des conséquences sur la crise économique, le contexte devrait être différent. Aujourd'hui, nous n'avons plus les moyens de nous payer un réseau au-delà du nôtre, avec le risque de devoir le négliger et de ne pas pouvoir apporter les éléments nécessaires à son développement.

Il y a un problème d'emploi. L'attractivité est liée à l'emploi. On parle de filialisation de l'entreprise, ou de privatisation parce que finalement cela revient à cela. On voit dans le découpage fait en interne qu'avec la filialisation, il y a une volonté de "saucissonner" la RATP, de créer des filiales de droit privé avec des conventions collectives différentes qui éclatent le statut, les conditions sociales et les conditions de travail des agents. L'attractivité de la RATP n'est plus aujourd'hui d'actualité. Quand on s'inquiète sur l'absentéisme ou les démissions, des éléments sont factuels et répondent directement aux orientations prises par l'entreprise ces dernières années, qui ne sont plus partagées, de l'opérateur à l'encadrant, et qui font craindre un monde concurrentiel où nous n'aurons pas notre place. Cela ne nous permettra pas de pérenniser l'activité.

J'ai été reçu par Île-de-France Mobilités, avec M. BAILLY, pour discuter de l'inquiétude, suite à l'incapacité de répondre à l'offre du Réseau de surface, avec des retards conséquents. Il y a eu un vrai questionnement sur les leviers à actionner. Il en ressort que l'on a mis un montant acceptable pour la vente eu égard aux conditions de travail du Réseau de surface. Pour le CTMR, on a monté le curseur de la rémunération pour que cela devienne acceptable. J'alerte sur ces conditions qui sont peut-être acceptables. Les agents se satisferont peut-être de cette rémunération pendant un moment, mais il faudra la faire dans le temps. Je ne pense pas que cela puisse entraîner une attractivité ni préserver les agents dans ces activités. Les contraintes sont lourdes en Ile-de-France, y conduire un bus, c'est différent de la province.

Une fois cette étape passée et après s'être mis d'accord sur un montant acceptable, il faudra avoir les bonnes conditions de travail pour travailler pendant des années dans des conditions de transport dégradées, si les financements à l'extérieur ne permettent pas de plus d'améliorer ces conditions.

Je voudrais revenir sur la revalorisation salariale. Nous avons apposé notre signature, parce que nous sommes dans l'attente de la revoyure de juillet pour savoir ce que l'entreprise a prévu de débloquer. Par rapport aux contraintes d'IDFM, il a été annoncé en Commission économique du Conseil d'administration que les comptes étaient clos et qu'il n'y aurait pas de marge de manœuvre supplémentaire aux prochaines discussions concernant l'année 2023. C'est peut-être une maladresse de la Commission économique du Conseil d'administration, pourtant nous avons prévu de nous revoir

sur le sujet en 2023. Visiblement, le tiroir sera vide, cela risque de poser des problèmes. Je pense qu'il y a des choses à recadrer.

Il faut être conscient que c'est une revalorisation salariale contrainte, qui fait suite à des revalorisations du SMIC qui imposent à la RATP de revaloriser les salaires. À la RATP, les premiers salaires dans les secteurs de la maintenance sont à quelques euros du SMIC. C'est aussi cela le manque d'attractivité dans l'entreprise. Tous ces éléments sont à prendre en compte.

À l'heure où le développement du transport devrait être important, la transition énergétique devrait jouer son rôle. Il faut recentrer les moyens sur l'Île-de-France, sur notre réseau historique et sur notre territoire national. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.- J'ai une question pour M. LECLERCQ. Si, pour diverses raisons, la RATP ne souhaite pas continuer l'exploitation du MaaS, combien sera-t-il valorisé à la revente, notamment avec le rachat de Mappy ?

M. LECLERCQ.- Il n'est pas question aujourd'hui de dire que l'on vend le MaaS. Les questions qui se posent aujourd'hui sont celles du niveau d'investissement, de la stratégie suivie et de la manière dont on va réussir à s'accorder avec IDFM. La révision de la stratégie est une question qui est posée, dont je n'ai pas la réponse. Je ne suis pas certain qu'elle soit de vendre le MaaS. La question sera de redimensionner l'outil de production, mais il n'est pas question de faire disparaître l'appli RATP. C'est un outil essentiel d'information des voyageurs, quoi qu'il arrive et quel que soit le modèle économique. Il faut seulement trouver le bon niveau du curseur.

Par ailleurs, l'État lui-même ouvre des réflexions sur le MaaS. Le ministre du Transport pousse l'idée d'un billet unique national multi transport multi mode multi région. Ce serait aussi une forme de MaaS sur laquelle nous pourrions nous appuyer. Le débat est ouvert, la solution n'est pas tracée.

Concernant les questions précédentes, ce sont plutôt des interpellations. Pour moi, la clause de revoyure interviendra en juillet. À travers la NAO de janvier, nous avons validé une augmentation des salaires supérieure à l'inflation, même significativement supérieure. Nous nous reverrons en juillet pour savoir où en est l'inflation. C'est tout ce que je peux dire aujourd'hui.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de procéder aux deux votes. Madame AZEVEDO, je sollicite votre proposition d'avis sur chacun des deux votes, avec une première proposition d'avis sur les comptes sociaux.

C'est l'une des premières fois qu'il n'y a pas de mouvement dans le collège électoral durant la matinée. Je m'en félicite.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes sociaux 2022 de l'EPIC RATP

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 1^{er} mars 2023 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes sociaux 2022 de l'EPIC RATP.

Les élus constatent qu'au terme de l'année 2022 les comptes sociaux de l'EPIC RATP, en fort recul de -139 M€, restent encore bénéficiaires malgré la hausse des prix dans tous les domaines et pour tous et malgré l'insuffisance de couverture de service.

Le bilan est amer de voir la diminution des effectifs de 1 066 agents par rapport à 2021 et le risque est grand pour l'entreprise de ne pas en avoir mesuré les conséquences. Cela signifie une surcharge de travail pour ceux qui restent et nombreux sont ceux qui décident de partir. Il va sans dire que les recrutements ne sont pas à la hauteur du besoin. Avec toutes ces transformations, transferts d'activités, performance DIAPASON, performance fonction achat, performance industrielle de la maintenance, etc...les agents sont épuisés et l'entreprise se met en danger face à l'arrivée des Jeux Olympiques. Il serait d'ailleurs intéressant de comprendre pourquoi l'entreprise continue de verser des dotations à ses filiales pour 68 M€ dont 27 M€ pour RATP Participation dans des modèles de développement qui n'ont aucune garantie.

Les élus rappellent un principe simple : une bonne qualité de vie au travail favorise l'investissement, la motivation et permet de développer une ambiance agréable. Le bien-être professionnel rejaillit individuellement, pour chacun des salariés, mais aussi collectivement, au niveau du fonctionnement et des résultats de l'entreprise. Les salariés sont plus efficaces et l'entreprise gagne en compétitivité, en productivité et en performance. Optez pour l'impact du bien-être au travail car les résultats économiques ne peuvent être détachés des conditions de travail et de l'humain.

C'est pourquoi, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif sur l'arrêté des comptes sociaux 2022.

Mme LÉQUIPÉ.- Je vous rappelle que Mme AZEVEDO vote pour M. ROUIJEL, Mme KAÏS pour M. NEGADI, M. BAZIN pour M. NIVAUT, M. MORILLA pour M. KERLEU, M. TURBAN pour M. QUIQUEMPOIS, et M. MARQUES pour M. DASQUET.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (7) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (2)

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

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous redonne la parole pour solliciter l'avis sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP 2022

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 1^{er} mars 2023 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes consolidés 2022 du Groupe RATP.

Les résultats 2022 sont également impactés par l'inflation et cette situation pourrait perdurer pour 2023.

Malgré une reprise de l'activité, le résultat net se dégrade fortement du fait de la situation critique de l'activité Bus à Londres (reclassée en IFRS 5).

L'entreprise n'entrevoit pas de sortie complète de l'activité londonienne avant 5 à 7 ans, n'a aucune idée du coût que cela va générer, les élus, avec ce peu d'informations, peuvent s'attendre au pire.

Les investissements sont au ralenti en raison, entre autres, des difficultés d'approvisionnement. Les élus s'interrogent concernant certains d'entre eux, notamment sur le MaaS, qui n'a toujours pas montré d'évolution puisque ses résultats restent déficitaires à hauteur de -15 M€.

Les pertes nettes des filiales de -124 M€ ne présagent pas de voir l'avenir de manière sereine. La question se pose pour les élus : quel est l'intérêt que l'EPIC verse autant de dotations à ses filiales ?

*Au regard de ces éléments, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un **avis négatif** sur l'arrêté des comptes consolidés 2022.*

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (7) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (2)

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

M. LE PRÉSIDENT.- Merci à vous.

Cela clôt l'examen de l'ordre du jour de cette séance.

Je vous remercie de votre attention. Je vous donne rendez-vous le 15 mars pour notre prochaine séance qui sera notamment consacrée à l'examen des orientations stratégiques. Ce sera certainement l'occasion pour le Président de venir les présenter dans cette instance.

Bonne fin de journée.

La séance est levée à 12 heures 20.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC

