



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mercredi 13 janvier

-----2021-----

La séance est ouverte à 8 h 35, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT Claude NIVAULT Laurent DOMINÉ Frédéric NIVERT Patrick PIGEARD	Secrétaire 1er secrétaire adjoint 2 ^e secrétaire adjoint Trésorier Trésorier adjoint	liste UNSA CSE 12/MTS liste CGT CSE 13/RER liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste CGT CSE 15/SIT liste UNSA CSE 13/RER
Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA CSE 5/BUS-MRB
MM.	Noureddine ABOUTAÏB Tarik ALLALOUCHE Jérôme CRUCHET Loïc FAUCHEUX André BAZIN Philippe BOYER Fabien LONGET Ludovic ORIEUX Patrick RISPAL Michel VENON Sébastien HUBERT José JONATA Stéphane SARDANO	- - - - - - Membre titulaire - - - - - -	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB liste UNSA CSE 3/BUS-MRB liste UNSA CSE 11/MRF liste UNSA CSE 2/BUS-MRB liste CGT CSE 7/GDI liste CGT CSE 14/SEM-CML liste CGT CSE 4/BUS-MR liste CGT CSE 2/BUS-MRB liste CGT CSE 10/BUS-MRB liste CGT CSE 5/BUS-MRB liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste UNSA CSE 14/SEM-CML liste UNSA CSE 1/BUS-MRB
Mmes	Caroline DROUAIRE Florence ESCHMANN ¹ Nathalie MEUNIER Stéphanie GRELAUD Françoise PHIRMIS	Membre suppléant - - - -	liste UNSA CSE 4/BUS-MRF liste UNSA CSE 12/MTS liste CGT CSE 5/BUS-MRB liste CFE-CGC CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 14/SEM-CML
MM.	Eliès BEN ROUAG Mourad CHIKH Jean-Luc LALLEMANT Gilles PATRAVE David TÉTART Benoît CHEVILLARD Thibaut DASQUET Abdelhakim KHELLAF ² Thomas LE CLEACH	- - - - - - - - -	liste UNSA CSE 3/BUS-MRB liste UNSA CSE 3/BUS-MRB liste UNSA CSE 6/DSC liste UNSA CSE 2/BUS-MRB liste UNSA CSE 5/BUS-MRB liste CGT CSE 14/SEM-CML liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 8/ING-MOP liste CGT CSE 12/MTS
MM.	Éric TURBAN Cyril LARDIÈRE ³	- -	liste CGT CSE 7/GDI liste CFE-CGC CSE 9/M2E

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Laurent DJEBALI Thierry SAUTEL Jacques GRATUZE Alain DUIGOU	Membre titulaire - - Membre suppléant	liste UNSA CSE 12/MTS liste CGT CSE 9/M2E liste CFE-CGC CSE 8/ING-MO liste CGT CSE 2/BUS-MRB
Mmes	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	-	liste UNSA CSE 14/SEM-CML

Assistent à la séance :

Mme	Laure FONTAINE	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORE	Représentant de l'UNSA
	Olivier DAVOISE	Représentant de l'union syndicale CGT

¹ Remplace Laurent DJEBALI, en tant qu' élu titulaire pour les votes

² Remplace Jacques GRATUZE, en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Thierry SAUTEL, en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - APPROBATION DU PROCES VERBAL DE LA SEANCE DU 10 NOVEMBRE 2020	6
II - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT	8
III - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE	13
IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES	
1. <i>Restitution de l'expertise sur le projet de reprise de la vente à bord sur le réseau de surface par le cabinet ELIOS</i>	20
2. <i>Présentation de la création d'une unité d'affaire au sein du département SUR dans le cadre de la loi LOM</i>	43
3. <i>Présentation de la politique de la RATP en faveur de l'habitat pour l'année 2020-bilan à 6 mois</i>	54
V – QUESTIONS DIVERSES	56
FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE	58

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour à toutes et tous. Si vous me le permettez, Monsieur le Secrétaire, je voulais vous souhaiter la bienvenue dans cette séance et commencer par adresser mes vœux les meilleurs à chacune et chacun d'entre vous ainsi qu'aux personnes qui vous sont chères, tant sur le plan professionnel que personnel, pour l'année 2021.

Les 12 derniers mois que nous avons vécus ont été particuliers, parfois chaotiques, notamment dans la phase liée au confinement en conséquence de l'épidémie du coronavirus. Nous avons vécu le chômage partiel, le travail à distance, nous avons parfois été victimes du virus soi-même ou par proches interposés. La période que nous avons vécue n'a pas toujours été facile. Néanmoins, je tiens à vous remercier, voire à vous féliciter du fait que notre instance ait poursuivi son activité de façon satisfaisante, de mon point de vue, dans cette période. Malgré les circonstances, nous avons su trouver les moyens pour maintenir la continuité de notre activité d'une certaine façon. Je tiens à remercier collectivement et individuellement chacun d'entre vous pour l'adaptabilité dont nous avons fait preuve. Je fais le souhait assez simple pour 2021 que cette nouvelle année soit plus que clémente en tout point pour nous tous.

Je vous renouvelle mes remerciements et vous souhaite à toutes et tous une excellente année 2021.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je vous présente mes meilleurs vœux pour cette année 2021 en espérant qu'elle sera épanouissante et synonyme de liberté retrouvée. Durant l'année 2020, c'était compliqué et 2021, au moins le premier semestre, ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices, malgré ce que l'on peut attendre du vaccin.

Quant à la tenue des séances, nous avons travaillé dans une situation dégradée. On peut saluer le travail collectif des élus. J'en ai fait part lors de la dernière séance. Malgré tout, l'instance a tenu son rôle. On peut souligner la qualité des débats, des échanges. Si nous sommes rarement d'accord sur les analyses, nous essayons au moins de nous comprendre. Cela fonctionne relativement. Il y a eu 23 séances en 2020, c'est un réel défi. J'espère qu'il y en aura moins cette année, même si l'actualité est agitée. Les commissions, notamment économique et SSCT, ont été largement sollicitées.

Je vous souhaite à tous et toutes que vos familles se portent bien durant ces prochains mois, qu'elles s'épanouissent et que l'on arrive à tenir une séance en présentiel avant la fin de l'année, cela prouverait que le virus est derrière nous.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de faire un point sur les personnes présentes. À notre connaissance, parmi les titulaires, MM. ORIEUX, GRATUZE, SAUTEL, DJEBALI sont absents et excusés, et parmi les suppléants, Mme EBONGUÉ SIPAMIO et M. DUIGOU. Est-ce correct ?

M. NIVAUULT.- Bonjour à tous, meilleurs vœux. M. ORIEUX, n'étant plus cas contact, est parmi nous.

M. HONORÉ.- Bonjour. Tous mes vœux. Pour l'UNSA, les absents et excusés sont exacts.

Mme BLONDEL.- Il n'y a pas d'erreur.

**I – EXAMEN DU PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE
DU 10 NOVEMBRE 2020**

Mme LÉQUIPÉ.- Bonjour à tous.

Compte tenu des absences de ce jour, je propose que M. KHELLAF remplace M. GRATUZE du même CSE, que M. LARDIÈRE remplace M. SAUTEL du même CSE, que Mme ESCHMANN remplace M. DJEBALI du même CSE. Cela vous convient-il ?

M. KHELLAF.- Oui.

Mme LÉQUIPÉ.- Nous aurons donc 9 voix pour l'UNSA, 9 voix pour la CGT et 2 voix pour la CFE-CGC.

Concernant l'approbation du procès-verbal du 10 novembre, êtes-vous pour contre ou vous abstenez-vous ?

(Il est procédé au vote.)

Mme LÉQUIPÉ.- Le PV du 10 novembre est adopté.

Pour : UNSA (9), CGT (9), CFE-CGC (2).

II – INFORMATIONS DU PRÉSIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais commencer par la situation sanitaire. Depuis le début de l'année, je vais distinguer deux périodes qui ont un point commun : le taux de contamination mesurée est en progression constante. L'intensité de ce taux de contamination nous a permis de constater jusqu'à la fin de la semaine dernière et au début de cette semaine, une nouvelle progression du nombre de cas qui nous ont été signalés au sein de la RATP. Jusqu'au 8 ou 9 janvier, nous enregistrons une quarantaine de cas nouveaux dans la période des trois ou quatre jours écoulés. À la fin de l'année, le nombre de cas était plutôt autour de 20.

Dans la dernière période de trois ou quatre jours, mesurée hier soir, le nombre est redescendu à un peu moins de 20 cas constatés à la RATP. C'est plus à mettre sur le compte d'un regain de précautions qui semblent avoir été prises qu'à une diminution de la virulence du taux de contamination. Malgré le fait que la tendance à la RATP revienne un peu à la baisse, je nous appelle tous à être très vigilants sur les mesures sanitaires que nous prenons dans notre activité professionnelle.

Au cumul, depuis le début de la pandémie, 1 935 agents ont été testés positifs. Comme je vous le disais, entre le 5 et le 8 ou le 9 janvier, nous avons eu 44 nouveaux cas, alors que le nombre est redescendu depuis le 9 janvier sous la barre des 20 cas. À notre connaissance, il n'y a plus d'agent en situation critique à ce jour. Je nous rappelle à tous au respect des mesures barrières le plus strict possible.

Concernant le dispositif du couvre-feu, depuis le 15 décembre 2020, les mesures restent inchangées. Toute personne se trouvant sur la voie publique entre 20 heures et 6 heures du matin doit justifier du motif de son déplacement dans les zones d'état d'urgence sanitaire. Pour justifier la présence du personnel RATP en dehors de la plage horaire indiquée, les salariés RATP doivent se munir d'une attestation employeur complétée et signée par leur attachement ou leur département d'origine, ainsi que de leur carte de service. Dans cette phase de confinement, contrairement à la première, la carte de service ne remplace pas l'attestation employeur.

Le recours au télétravail exceptionnel se poursuit. Pour les salariés dont les activités peuvent être réalisées à distance, le télétravail à temps complet continue à s'appliquer jusqu'à nouvel ordre. Pour certaines activités, des projets ou dans les situations qui nécessitent de conserver une présence partielle sur le lieu de travail, les directeurs de département peuvent toujours autoriser des dérogations au télétravail dans le respect du protocole sanitaire. Nous avons rajouté en fin de semaine dernière la disposition selon laquelle les salariés en télétravail à temps complet qui en éprouveraient le besoin peuvent également revenir une fois par semaine sur site avec l'accord de leur manager, dans le respect du protocole sanitaire.

Enfin, concernant le chômage partiel, il est probable que nous devions prévoir de consulter à nouveau l'instance en fonction des décisions relatives à la situation sanitaire, qui pourraient être prises dans les prochains jours, et à leur impact sur l'offre de service. À ce stade, nous n'avons pas de demande explicite d'IDFM, cela pourrait venir dans les prochains jours.

Par ailleurs, une information sur les trafics et recettes à fin novembre 2020. Novembre 2020 était le premier mois entier constaté après le confinement des commerces et les premières mesures de couvre-feu. Nous avons constaté en novembre à nouveau une très forte baisse du trafic, de plus de 58 % par rapport au mois de novembre 2019. Cette baisse touche l'ensemble des réseaux. Comme nous le disons depuis un certain nombre de mois, elle est encore plus marquée sur le réseau ferré avec une baisse de près de 70 % du trafic qui y est constatée, en particulier sur le réseau métro.

L'analyse détaillée par rapport au même mois de l'année dernière met en évidence que les pertes sont accentuées dans les stations où le trafic est habituellement plus substantiel sur les tranches horaires du soir, c'est-à-dire les stations touristiques. Dans ces stations, la perte de trafic de novembre 2020 s'élève à 92 % par rapport à novembre 2019.

Depuis le début, nous constatons une moindre diminution du trafic sur le réseau de surface, avec une baisse de 42 % en novembre 2020 par rapport à novembre 2019. Sur le tramway, de façon plus spécifique, une baisse de 48 % du trafic est observée.

Les pertes moyennes que je viens d'indiquer sont moindres sur le réseau de surface de banlieue, qui est moins concerné par l'activité touristique que les lignes de Paris intra-muros. Le réseau y étant plus marqué par les déplacements liés au travail, la baisse y est moindre que sur le reste du réseau de surface.

Cela a un impact direct sur les recettes, puisque la perte des recettes s'établit à moins 46,5 % au mois de novembre 2020 par rapport à novembre 2019. Cette perte est plus importante que celle constatée en octobre 2020 par rapport à octobre 2019. Cela représente plus de 100 M€ de moins sur un mois, alors que la baisse d'octobre 2020 par rapport à octobre 2019 était de 63 M€. Ce sont près de 40 M€ de moins de recettes en novembre 2020 par rapport à novembre 2019, comparativement au même mois d'octobre. Cette baisse est directement liée au nouvel épisode de confinement et concerne toutes les gammes de titres, y compris la gamme annuelle qui avait été épargnée lors du premier confinement.

Concernant les informations générales, le premier point est relatif à l'appel d'offres du matériel MI20, qui doit équiper la ligne B. Alstom avait saisi le Tribunal judiciaire de Paris, contestant le fait que la RATP ait modifié légèrement un certain nombre de conditions de prix pendant la procédure d'appel d'offres. À la requête d'Alstom, le Tribunal judiciaire de Paris a partiellement suspendu la procédure de passation du marché jeudi 17 décembre 2020, en remettant en cause cette modification introduite en cours de procédure.

Je vous informe que la RATP et la SNCF ont décidé de se pourvoir en cassation de cette décision du Tribunal judiciaire de Paris. La RATP, comme la SNCF, met tout en œuvre depuis le lancement de l'appel d'offres, dont je rappelle qu'il a été lancé en 2018, pour permettre une signature du marché avant la fin de l'année 2020. En effet, ce projet est majeur pour nos clients franciliens et répond aussi à la volonté d'Île-de-France Mobilités de disposer d'un RER B modernisé le plus rapidement possible.

Cet appel d'offres concerne la construction et à livraison de 146 rames de RER. Je rappelle qu'Alstom a introduit son contentieux avant que la RATP et la SNCF aient communiqué sur la décision d'attribution du marché. On peut déplorer que par ces recours successifs, Alstom rende impossible le respect des délais fixés pour la passation du marché. Le Tribunal a rejeté la plupart des arguments d'Alstom, mais considère que la RATP n'était néanmoins pas en droit de modifier certains paramètres d'évaluation du critère prix en cours de procédure, alors même que cette modification était prévue par le règlement de la consultation. Nous pensons avoir des arguments en cassation pour infléchir la décision du Tribunal judiciaire.

Cette modification des paramètres d'évaluation du critère prix concernait bien tous les concurrents, de manière non discriminatoire, et visait l'adaptation des conditions d'exécution du marché pour tenir compte des contraintes nouvelles du planning, notamment liées à la crise sanitaire. Par ailleurs, cette modification concernait une part extrêmement marginale du marché et ne lésait aucun candidat en particulier.

Le recours en cassation n'étant pas suspensif, la RATP va sans délai mettre en application la décision du tribunal en reprenant partiellement la procédure d'appel d'offres, afin de conclure le marché au plus vite, toujours au bénéfice des Franciliens. Les offres révisées des candidats devront être déposées en début du mois de janvier.

Je passe à un point d'information RH et plus particulièrement concernant le mode de gestion et d'attribution des places en crèche à partir de 2021. Vous savez certainement que le protocole de 2009 intitulé « Aide apportée en matière de garde d'enfants » prévoyait dans son article 3.3 la réservation de quelques dizaines de berceaux dans des crèches à horaires élargis. Pour répondre à ce besoin, au fil des années, la RATP a contractualisé en gré à gré avec des structures de crèches prestataires ou associatives. Nous avons un contrat de gré à gré avec six structures différentes sur six sites différents dans trois départements. Néanmoins, en conformité avec la loi Sapin 2, la RATP doit remettre en concurrence cette prestation en 2021. Dans le cadre de cette mise en concurrence, quelques points structurants : Pimprenelle restera l'interlocuteur des salariés pour le conseil en amont et sera seule en charge de la sélection des dossiers. Pour autant, cette mise en concurrence entraînera quelques modifications. L'offre proposée aux salariés sera quantitativement équivalente, mais qualitativement un peu différente.

Jusqu'à présent, les salariés n'avaient que six lieux d'accueil possibles dans trois départements, la Seine-et-Marne, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. Demain, grâce à l'appel d'offres, l'ensemble des salariés de l'EPIC pourront être accueillis dans tous les départements d'Île-de-France, soit huit départements, dans des horaires classiques ou atypiques. Les places en crèche seront toujours réservées de septembre à août, sur la période de l'année scolaire.

Cependant, la logique d'attribution des places sera modifiée de fait, permettant de répondre à plus de situations sociales, notamment avec la levée du critère de proximité qui permettra de répondre aux besoins des parents salariés, quel que soit leur lieu d'habitation en Île-de-France. On maintiendra la prépondérance du critère d'horaires atypiques. Nous souhaitons proposer la prise en compte de critères sociaux. Au regard de ces évolutions possibles, nous avons proposé aux organisations syndicales, un échange qui aura lieu sur l'approche critérisée et la pondération des besoins.

De plus, la RATP propose de renforcer la possibilité de prestations d'accueil exceptionnel en cas de difficultés particulières signalées aux services sociaux de la RATP. Nous avons été confrontés à des situations de violence, à des décès. Nous souhaitons avoir plus d'agilité pour faire face à ces situations exceptionnelles. Le processus de dépôt de candidature de demande de places d'accueil est revu pour éviter les allers-retours inutiles avec les parents et les mises à jour qui étaient assez chronophages.

Enfin, le choix de la structure d'accueil étant élargi, il sera désormais fait par le parent, selon ses propres critères (proximité par rapport au domicile, au lieu de travail, proximité avec le domicile d'un proche). C'est une souplesse supplémentaire. Il est envisagé la contractualisation avec le ou les futurs prestataires en avril 2021.

Deux autres informations RH.

La première pour vous confirmer que dans le cadre du programme Diapason, l'accord a été signé le 23 novembre 2020. Nous avons eu l'occasion d'en parler avec l'UNSA et la CFE-CGC. Il a été validé par la DIRECCTE et entre en vigueur le 11 décembre 2020. Les dispositifs de communication auprès des salariés ont été mis en ligne sur Urban Web cette semaine, dans l'espace « Ressources humaines parcours professionnel », afin que l'ensemble des salariés intéressés puissent s'informer des dispositions de cet accord et des modalités pratiques pour en bénéficier.

Je vous rappelle que nous ferons, devant cette instance du CSE Central, un bilan trimestriel de l'avancement de ce dispositif conventionnel.

Le dernier point RH concerne un projet de révision de l'accord dialogue social. Après plus de deux années de fonctionnement des CSE au sein de la RATP, il apparaît nécessaire de proposer des évolutions aux accords relatifs à la qualité du dialogue social au sein de la RATP. Ces révisions viseront notamment à prendre en compte et en considération les transformations déjà intervenues au sein de l'entreprise depuis la conclusion de l'accord et à répondre de manière plus efficiente à celles qui restent à venir. Dans ce cadre, une première série d'audiences bilatérales débutera le 25 janvier prochain avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise.

La dernière information concerne le renouvellement et l'enrichissement du partenariat que nous avons depuis 2018 avec Enedis. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme 2025 qui s'était fixé pour objectif de convertir à l'électrique et au biogaz tous les centres bus et une partie du parc de bus de la RATP, nous avons conclu ce premier contrat avec Enedis, qui permettra à 13 centres bus de la RATP d'adapter leur mode de fonctionnement, de se raccorder au réseau électrique et d'accueillir plus de 1 500 bus électriques à l'horizon 2025.

Depuis 2018, deux centres bus sont déjà raccordés et mis en service avec des bus exploités quotidiennement. Il s'agit des centres bus de Lagny et Corentin. Les travaux de raccordement sont toujours en cours pour sept autres centres bus (Pleyel, Lilas, Lebrun, Malakoff, Belliard, Point du Jour, Asnières) pour une mise en service qui s'échelonne d'ici à fin 2022, dans le respect du calendrier initial. Ce partenariat, depuis 2018, a permis de faciliter et d'optimiser le raccordement des centres bus au réseau public de distribution pour permettre la recharge des bus électriques en cours de déploiement.

Aujourd'hui, Enedis renouvelle son engagement au côté du Groupe RATP. Ce second partenariat a été cette fois-ci élargi à RATP Dev pour accroître les synergies entre les acteurs. Ce partenariat renouvelé permettra notamment de partager des connaissances sur l'électromobilité, de poursuivre les raccordements des centres bus dans le cadre du programme Bus 2025. Cela permettra de travailler conjointement entre RATP et Enedis, dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, particulièrement sur les enjeux de fiabilisation et de sécurisation de l'ensemble du réseau RATP sur les projets de mobilité durable. Cela permettra également d'accompagner les autorités organisatrices auxquelles RATP Dev s'adresse, pour la migration de leur flotte de bus vers l'électrique.

Concernant notre ordre du jour d'aujourd'hui, le grand nombre de cas Covid sur le Point Habitat nous a amenés à devoir le fermer pour quelques jours. À raison de l'indisponibilité de M. LE DUGOU, le maître d'œuvre de ce Point Habitat, nous avons été dans l'obligation de reporter l'examen de ce point. Je propose au Secrétaire de le reporter à l'ordre du jour de notre prochaine séance, qui devrait avoir lieu d'ici la fin du mois.

Je propose de céder la parole au Secrétaire, puis aux organisations syndicales.

III – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- Le sujet sur le Point Habitat sera inscrit à la séance prochaine ou en février selon les évolutions des personnes contaminées. Nous leur souhaitons tous nos vœux de prompt rétablissement. Il n'est pas évident qu'il soit traité fin janvier. Il faudra aviser en fonction de la charge de chaque séance. Celle du 27, avec la présentation des budgets, est déjà compliquée à mettre en œuvre.

Tout d'abord au nom des élus je présente à l'ensemble des salariés de la RATP tous nos vœux pour cette nouvelle année 2021. Nous espérons qu'elle sera synonyme d'épanouissement et de liberté retrouvée.

Le CE quant à lui poursuit sa transformation et travaille à la mise en place d'une nouvelle plateforme de billetterie qui permettra au comité d'entreprise d'atteindre son objectif, à savoir la billetterie 100% digitalisée.

Parallèlement un nouveau portail vacances adultes sera normalement opérationnel au mois de mars pour la réservation des vacances d'été.

Je rappelle qu'à cette occasion que l'épidémie de la COVID nous a conduits à segmenter les offres vacances. Dès le 25 janvier réservation des vacances de printemps puis mi-mars réservation des vacances d'été.

Pour les enfants tous les protocoles sanitaires sont établis pour les accueillir mais faut-il encore que les remontées mécaniques soient ouvertes...

Enfin nous avons signé avec l'entreprise et le département VAL les conventions liées à la restauration. Cette Mise à jour était nécessaire et indispensable, nous pouvons saluer le travail des collaborateurs du CE mais également ceux de l'entreprise RATP.

En résumé un début d'année 2021 extrêmement intense.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARRASSAT.

Avez-vous des déclarations ?

M. DAVOISE.- L'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui nous montre que nous sommes désormais contraints par la direction de la RATP à ne plus traiter que d'une chose : l'ouverture à la concurrence. Il y a néanmoins un autre sujet pour lequel vous êtes dans l'obligation de prendre dans toute sa dimension, c'est la situation sanitaire.

Il est, ici, donné à la CGT-RATP l'occasion de reprendre à son compte certains propos tenus, non seulement par vous-même, Monsieur le président du CSE-C, mais également par le chef de l'Etat au début de la pandémie covid-19.

D'abord votre propos, que vous avez rappelé à plusieurs reprises : "Pour la RATP, la priorité est la santé de ses agents et la partie économique passe en second plan".

Ensuite, un élément essentiel de ce qu'avait dit le président de la République : "Quoiqu'il en coûte..."

Votre volonté, certes dominée et portée par l'injonction capricieuse et dogmatique de Valérie Pécresse, de faire reprendre aux 16 000 Machinistes-Receveurs la vente des titres de

transport sans correspondance à bord des bus, qui est porteuse de grandes inquiétudes et d'un accroissement du risque de contamination sur le lieu de travail.

Il s'avère, et nous ne doutons pas que cela ne vous aura pas échappé, que les contaminations par le travail représentent, aux dernières nouvelles, quasiment 30% de la totalité des contaminations d'un point de vue global.

Même le rapport que vous avez commandité auprès du cabinet ATRISC ne va pas dans la direction que vous escomptiez. Ce que l'on constate par contre, c'est que les deux cabinets, celui que vous avez missionné – ATRISC – et celui demandé par les élus au CSE-C – ELIOS – partagent la même analyse de la situation.

Un tel taux de contamination sur les lieux de travail, des bus bondés dans la plupart des cas, des "variants" du coronavirus de plus en plus nombreux et encore plus contagieux, le reconfinement des pays voisins avec les situations alarmantes au Royaume-Uni et en Irlande, la situation en Allemagne... Toutes ces situations devraient, a contrario, vous inciter à préparer l'éventualité, plus que probable, du maintien de l'activité des MR sans la vente à bord et avec le même dispositif de protection dont ils bénéficient depuis le printemps dernier : portillon ouvert, demi-porte condamnée avec les plexiglas maintenus. Et nous n'évoquerons même pas, ici, qu'il est de plus en plus envisagé de reconfiner le pays.

Or, nous avons bien à l'esprit que ces rapports proposent de mettre en place un système de vente des tickets à bord qui, selon eux, sont acceptables du point de vue sanitaire.

Nous verrons bien ce qu'en diront nos élus, mais d'un point de vue strictement syndical, nous avons, à travers cette déclaration des choses à dire sur le projet que vous avez nommé de façon assez disgracieuse, RVAB.

Le premier constat est que vous vous éloignez résolument dans une direction qui est à l'exact opposé de vos propos cités plus haut.

Le deuxième constat est que vous n'êtes en rien sur la ligne de ce qu'avait assuré le chef de l'Etat avec sa phrase, désormais célèbre, du fameux mais volontariste "quoiqu'il en coûte". Y aurait-il une dérogation pour le service – encore public à ce jour – des transports de voyageurs en milieu urbain? Si c'est oui, autant nous le dire tout de suite, au moins les choses auront le mérite d'être claires pour tout le monde.

Le troisième constat est que vos motivations sont, pour le moins, discutables et sont contestables à plus d'un titre. Je ne vais pas développer ici. La déclaration qui vous sera lue par un de nos élus lorsque nous traiterons du sujet à l'ordre du jour vous permettra, nous l'espérons, d'en juger par vous-même.

La CGT-RATP tient à vous rappeler que les désirs inextinguibles de la présidente d'IDFM de nous faire reprendre la vente des tickets à bord des bus ne doit, en aucune manière, vous donner le sentiment que vous seriez autorisé à contourner vos responsabilités en terme de santé et de sécurité quand bien même le code du travail a été plusieurs fois remanié pour en devenir un outil législatif davantage tourné vers les intérêts des entreprises (et donc de leurs dirigeants) et ce, au détriment des droits des travailleuses et des travailleurs salarié-e-s.

L'autre aspect, au regard de votre motivation managériale à être, en toute circonstance, le petit doigt sur la couture du pantalon face à Mme Péresse, tient également sur votre déception de constater que le taux de validation à la montée à bord des bus a chuté de façon très sensible du fait de la mise en sécurité des MR que, finalement et grâce à la mobilisation de notre organisation syndicale et de nos élu-e-s, vous avez été contraints de mettre en place, non sans difficultés et de mauvaise grâce qui plus est.

Vous déplorez que tout ce que vous avez imposé aux MR ces 10 ou 15 dernières années, souvent au détriment de leur santé (nous pourrions vous citer des exemples), tels que la "bus attitude", "la-validation-systématique-à-bord-des-bus" ou cet outil qui nous avait été présenté comme une aide facultative à l'incitation de payer son voyage ou de valider son Titre de Transport et qui est devenu, comme la CGT-RATP l'avait prévu et dénoncé à l'époque, un outil managérial de blocage, voire répressif dans certains cas. Cet outil embarqué, vous l'aurez deviné, c'est le fameux "boîtier 4 annonces" qui a valu des déboires, parfois très graves, à nombre de collègues.

Une autre des raisons qui vous autorise à tenter de nous faire reprendre la vente à bord est le montant du budget alloué à la RATP qui se déterminera en fonction du taux de validation, dans le prochain contrat. Là encore, nous y voyons "la main de Dieu" d'IDFM qui décide de tout. Il est vrai que, dans un cadre concurrentiel en devenir, il vous est très compliqué de contester des éléments, pourtant contestables. Et puis cela arrange tellement de décideurs et managers. A ce sujet, il n'est que de regarder la vidéo sur You Tube dans laquelle nous pouvons voir le DG d'IDFM, la patronne de la RATP, celle de KEOLIS, le patron de TransDèV par ailleurs président de l'UTP, se retrouver, tous ensemble bien unis et bien organisés, pour tirer le meilleur profit de la mise en concurrence des salarié-e-s des TU et TRV de la région et d'ailleurs... Les prétextes que c'est la concurrence qui va obliger les entreprises à être innovantes en matière de qualité de l'offre et de respecter la transition écologique en terme d'investissements sur le matériel roulant et la transformation nécessaire des infrastructures ne sont pas justifiables. Il y a une donnée obligatoire qu'il ne faudrait pas que vous contourniez : c'est celle de l'adaptation du travail à l'homme et non l'inverse. Or, l'ouverture à la concurrence ne va pas permettre de rendre plus accessible l'offre de transport, à moindre coup pour les entreprises, aux usagers et dans des conditions meilleures pour eux et à des tarifs sociaux contrôlés. Non, le premier objectif de l'ouverture à la concurrence, c'est bien de permettre d'en rabattre sur l'intérêt général des agents de la RATP et d'en rabattre sur le budget du comité d'entreprise et de ses prestations. Quand on démantèle une entreprise publique telle que la RATP, avec son budget, son chiffre d'affaire qui en fait baver plus d'un (Kéolis est plus que motivé), l'on comprend et l'on mesure bien quelle est la finalité exclusive d'une telle organisation : le profit.

Il n'est même pas nécessaire d'évoquer dans cette déclaration le désormais imminent décret CST, que, par ailleurs, nous allons continuer de dénoncer pour ce qu'il est : un outil par lequel c'est l'homme qui va devoir s'adapter au travail.

Concernant la création d'une unité d'affaire au sein du département SUR, là aussi, plusieurs choses à dire.

Comment va se traduire, pour les agents du département, la séparation comptable? Comment vont être assurées les missions et par qui?

Qui va faire quoi, demain?

A n'en pas douter, il y aura des bougés dans l'organisation de travail. En l'état actuel, lorsqu'on évoque "séparation comptable, réorganisations, compétitivité", création d'une "business unit" (quelle vilaine expression !), la crainte des agents est non seulement compréhensive mais, qui plus est, justifiée.

Les agents auront-ils les mêmes conditions de travail et les mêmes durées de travail selon qu'ils travailleront sur le réseau de surface privatisé et éclaté ou sur le réseau souterrain? De même, y aura-t-il des différences selon qu'ils travailleront pour les filiales du Groupe RATP ou pour les filiales que nous nommerons "concurrentes"?

Le nombre des repos sera-t-il le même selon qu'ils feront des services sur le réseau sanctuarisé souterrain ou qu'ils seront utilisés, en prestataires de service, pour le réseau de

surface qui sera éclaté en autant de "business units" qu'il y aura de lots (dont on ne connaît d'ailleurs toujours pas le nombre...)?

Le manque de visibilité pour les agents est total. La LOM a été promulguée en décembre 2019, c'est en décembre 2020 que vous mettez en œuvre une usine à gaz de plus pour qu'elle s'applique, normalement, au 1er janvier 2021...

Outre le fait que la CGT-RATP dénonce et demeure opposé à l'ouverture à la concurrence, elle ne manque pas de relever nombre d'éléments factuels qui démontrent le bienfondé de son opposition.

Quand allez-vous nous exposer les évolutions concrètes qui vont toucher de près les agents concernés par cette réorganisation en profondeur? Quelles sont vos intentions? Par exemple, est-il envisagé à court ou moyen terme de filialiser cette BU ou d'en créer une autre dont l'activité serait de proposer ses prestations aux filiales du réseau de surface, ainsi qu'aux concurrents qui auront récupéré des lots issus de notre périmètre historique? Quel sera l'avenir des agents du GPSR avec de tels projets?

L'avantage du décret CST et du "sac-à-dos social" et de leur contenu, c'est que les agents qui seront transférés en 2025 savent vers quoi ils se dirigent et comment: droit dans le mur.

Qu'en est-il des agents du GPSR?

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur DAVOISE. Monsieur HONORÉ pour l'UNSA ?

M. HONORÉ.- Avant la déclaration préalable, je vais poser deux questions. La première concerne l'annonce du partenariat avec Enedis. Ce partenariat garantit-il l'entreprise contre les difficultés rencontrées par le distributeur d'électricité aujourd'hui ? Nous avons tous entendu les annonces sur d'éventuelles coupures ou difficultés sur le réseau dues à la consommation hivernale. Votre partenariat vous garantit-il contre ces éléments ?

Vous avez parlé de nouvelles consultations de l'instance sur le dispositif de chômage partiel. Il faut comprendre dans ces propos la mise en place d'un couvre-feu à 18 heures, d'un confinement le week-end et donc d'une offre qui pourrait être impactée, ce qui entraînerait les autres éléments. J'aimerais en avoir la confirmation.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur le premier point, je prends votre question. À mon avis, ce n'est pas l'objet, mais on a peut-être par ailleurs une forme de garantie de livraison ou une priorité de livraison. Nous allons le documenter.

Quant au deuxième point, dans l'état actuel de la fréquentation et de l'offre de services, avant de passer à 18 heures le week-end, etc., nous avons déjà une baisse d'activité qui met au chômage partiel un certain nombre de salariés. Comme nous n'allons pas vers une ré-augmentation de l'offre, nous attendons les instructions d'IDFM. La probabilité de devoir ajuster notre offre de services à la baisse n'est pas nulle, soit parce que les dispositifs de couvre-feu tels qu'ils sont aujourd'hui seraient maintenus voire renforcés, soit parce que l'on s'acheminerait vers un reconfinement. C'est la raison pour laquelle j'informe à l'avance qu'il est probable que l'on se revoie sur le sujet du chômage partiel dans les prochaines semaines.

M. HONORÉ.- Quand on envisage 50 % du parc en électrique, la consommation dont on aura besoin...

M. LE PRÉSIDENT.- Vous avez raison. Je note le point. Je reformule votre question pour la vérifier : compte tenu de l'événement de vendredi dernier qui a amené EDF à appeler les

citoyens et les entreprises à avoir une consommation raisonnable, voire à prioriser la distribution d'électricité en la délivrant à certains plutôt qu'à d'autres, faisons-nous partie des clients qui seraient priorités ?

M. HONORÉ.- C'est un peu la question.

La déclaration se fera en deux temps. M. JONATA interviendra après moi.

Monsieur le Président,

Cette première séance de l'année 2021 propose l'occasion de souhaiter à tous les salariés de la RATP et du Groupe une bonne et heureuse année, que nous souhaitons débarrassée du virus qui paralyse plus ou moins la planète depuis un an.

Ce vœu étant exprimé, force est d'admettre que 2021 sera à l'évidence impactée par la pandémie, dont nous sommes encore loin d'être sortis.

Cette crise sanitaire percute nos collègues au travers des difficultés qu'elle peut entraîner pour eux, dans leur quotidien familial ou professionnel, et sur lesquelles nous ne reviendrons pas.

Elle impacte également l'entreprise que son statut d'entité publique protège jusqu'à un certain point mais qui ne l'exonère pas totalement de conséquences néfastes, qui rejaillissent évidemment ensuite sur les agents.

Dotée d'un espace santé, fort logiquement l'UNSA RATP s'interroge sur l'action que pourrait mener l'entreprise dans le cadre de la campagne de vaccination. Sans doute vous nous informerez le moment venu sur cette éventualité.

Dans le registre purement syndical, l'UNSA RATP formule le vœu que notre dialogue social retrouve des couleurs, car il fût amoindri par les évènements de 2020. Nous traversons une période de transition rapide vers le nouvel environnement qui se prépare et qui impactera l'ensemble du groupe.

C'est logiquement dans ces circonstances que le dialogue social doit exprimer toute son utilité.

Si nous souhaitons exprimer nos points de vue sur les changements qui s'opèrent ou se préparent, l'UNSA RATP souhaite prioritairement que vos salariés aient le maximum de visibilité, également à court terme. Vous imaginez bien qu'ils s'interrogent sur les conséquences de la crise sur des sujets aussi évidents que les NAO, les déroulements de carrière ou leurs conditions de travail, en fonction de leur périmètre d'activité ou de leur position hiérarchique. La teneur du prochain Contrat aura d'ailleurs des répercussions plus directes encore sur ces aspects et l'UNSA RATP estime que l'entreprise doit communiquer en transparence sur ce thème.

Vous le comprenez, c'est prioritairement sur l'information que des attentes s'expriment, vos agents veulent savoir où on les emmène.

Comme si le découpage en cours de notre entreprise ne suffisait pas, la crise pandémique ajoute aux contraintes, à l'anxiété des agents. Dans ce contexte, l'UNSA RATP insiste pour que le dialogue social ne soit jamais rompu, que la transparence s'impose car rien n'est pire que le sentiment d'être mis devant le fait accompli.

Pour certains, la voie est tracée, nous avons pris connaissance du projet de décret CST à l'issue des concertations. Si évidemment l'UNSA RATP n'accepte pas les reculs que ce décret contient en matière de conditions de travail sur certains points, nous devons reconnaître que les échanges ont permis la prise en compte par le Ministère, même partielle, d'alertes et d'inquiétudes de la part des syndicats et aboutissent à des décisions où les demandes de l'UTP n'ont pas été les seules prises en compte.

Nous sommes plus dubitatifs sur le prochain décret transferts où à l'évidence nous avons eu du mal à peser face aux positions de l'entreprise ! Nous vérifierons cette crainte dans le projet de texte qui finira par nous être présenté.

Voilà pour le premier tour d'horizon que nous souhaitons vous soumettre, l'année ne fait que commencer, elle pourrait réserver d'autres surprises !

Merci.

M. JONATA.- Nous avons reçu, il y a quelques jours, une lettre adressée aux élus du CSEC et à l'instance. Je vais vous en donner lecture.

Nous tenions à vous remercier en ces temps difficile et compliqué pour tout. Avant la validation du protocole SCC par le CSEC, nous avions tous un doute sur l'évolution de notre avenir, nous étions très inquiets quant à la disparition de notre unité SCC. Certaines Organisations Syndicales venaient nous annoncer une fin plus que terrible puisque selon eux, vous parliez de filialisation ou externalisation.

Suite au combat acharné des signataires de ce protocole (peu nombreux) pour faire respecter nos droits et nos souhaits, aujourd'hui nous avons obtenu des réponses à nos affectations. Juste ou pas, en tout cas, nous restons dans l'entreprise et cela est sans doute due à l'équipe projet de la direction qui lors des organisations d'Agora nous portait les informations nécessaires bien loin d'une structure SCC pour qui les responsables directes semblaient avoir plier bagages depuis un certain temps.

Après les résultats et la répartition entre les départements SEM et RDS, 98% d'entre nous avons obtenu nos choix.

Alors nous tenions aussi à dire merci. Merci au logiciel, Merci aux élus du CSEC d'avoir validé ce protocole.

De plus, nous voudrions rajouter un élément qui nous semble important à vous signaler, car le fruit du hasard de la pomme à fais que tous les délégués et les élus des organisations syndicales qui étaient contre ce projet se retrouvent tous à SEM par leur premier choix, prenant même la place des agents souhaitant y être, mais nous dirons que ce n'est que le hasard et pour cela nous ne vous remercierons pas pour eux et bien évidemment nous ne viendrons pas vous demandez des rendez-vous personnel pour nier l'évidence

Néanmoins la réponse à une réussite commune est là et bien là et nous verrons la suite quant aux mises en place. Un nouveau dessein se montre devant nous, et aux contestataires, nous sauront le leur rappeler sans discernement et sans complaisance.

Merci

M. LE PRÉSIDENT.- Je prends acte des remerciements adressés, je vous en remercie à mon tour.

Je crois qu'il n'y a pas de déclaration de la CFE-CGC.

IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Restitution de l'expertise sur le projet de reprise de la vente à bord
sur le réseau de surface par le cabinet ELIOS**

Vanessa DAGAND, Cabinet ELIOS
Jean-Michel SENCE, Directeur de pôle RDS
Alexandre GUYOT, Responsable RH RDS

participent à ce point de l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous propose d'accueillir M. SENCE, directeur des opérations du réseau de surface et M. GUYOT, DRH de RDS du réseau de surface.

Nous allons vous proposer dans l'ordre d'écouter M. NIVAULT, puisque le Secrétaire de la CSSCT qui a examiné le projet a des informations à partager avec nous, puis le rapport d'expertise du cabinet Elios. Je propose qu'à l'occasion des échanges que cela nourrira, nous permettions à MM. SENCE et GUYOT d'exposer l'évolution de la procédure de vente à bord, qui découle du processus de discussions qui a eu lieu au cours des dernières semaines.

Par voie de conséquence, je vous propose de reporter à notre prochaine séance le point d'approbation du processus de vente à bord. Je propose que l'on recale ce point comme point d'information. Votre avis sera sollicité à l'occasion de la prochaine séance ordinaire, qui devrait avoir lieu le 27 janvier. Nous aurons l'occasion d'y revenir en conclusion, parce qu'il subsiste une incertitude.

La parole est à M. NIVAULT pour quelques éléments d'introduction.

M. NIVAULT.- La CSSCT Centrale a tenu une séance le 6 janvier 2021 traitant de la restitution de l'expertise du projet de reprise de la vente à bord sur le réseau de surface.

Les élus remercient les intervenants, aussi bien le cabinet ELIOS, le cabinet ATRISC, que la direction, pour ces échanges précis et pertinents.

De cette réunion n'est pas sortie de divergence profonde entre les intervenants ; les similitudes de proposition entre les cabinets d'expertise tendent à le souligner.

Les membres de la CSSCT C n'ont pas jugé opportun de faire un rapport de la synthèse du cabinet d'expertise ELIOS, qui est lui, suffisamment clair et explicite.

Pour la commission, la reprise de la vente à bord, si reprise il doit y avoir, ne peut être envisagée qu'avec un protocole sanitaire adapté, sans création ou augmentation de risques, en se rapprochant le plus possible de la situation nominale du métier des machinistes receveurs.

C'est pourquoi, je vais sans plus tarder laisser la parole à Mme Dagand et son équipe pour nous présenter son rapport.

Merci de votre attention

Lors de la séance du 6 janvier, nous avons eu une interrogation sur des éléments dont ne disposait pas Mme DAGAND. Nous n'avions pas les chiffres du CSE 5. Je crois que Mme LÉQUIPÉ les lui a depuis transmis. Nous avons demandé à Elios de nous faire un point. Je pense que Mme DAGAND va pouvoir le faire.

Mme DAGAND (Elios).- Je vais vous présenter le rapport sur les risques générés par la reprise de la vente à bord de la manière la plus synthétique possible, pour permettre les échanges.

Pour répondre tout de suite à la question sur le CSE 5, le rapport contient une présentation de l'évolution démographique, notamment à travers l'analyse des bilans sociaux des différents CSE. Nous n'avions pas celui du CSE 5. Nous l'avons reçu depuis, nous sommes en train de

l'exploiter. Vous aurez un ajout au rapport sur l'évolution de la population, des départs, des arrivées, des qualifications pour le CSE 5.

Si vous en êtes d'accord, je vais vous faire un rappel du cadre et de la méthodologie de l'intervention pour arriver au cœur du sujet. Je vous montrerai que ce projet regroupe différents enjeux à différents niveaux, ce qui explique que nous ayons eu affaire à des positions divergentes des acteurs de l'entreprise. Je vous présenterai les principales caractéristiques de l'activité de machiniste-receveur et de régulateur au CRIV, puis j'en viendrai au projet de reprise de la vente à bord, à la conduite de projet et aux effets du projet.

Pour rappel, l'expertise s'inscrit dans une demande du CSEC et vise à analyser les situations de travail des machinistes et des régulateurs pour identifier les risques professionnels dans le cadre du dispositif de reprise de vente à bord.

La méthode utilisée s'appuie sur plusieurs étapes. Nous avons réalisé une analyse documentaire qui a été complétée par des entretiens avec les personnes ressources, aussi bien au sein de la direction centrale que de la direction du département, avec l'entité PRPS, les médecins du travail, et des échanges avec le cabinet Atrisc.

Nous nous sommes appuyés sur un entretien avec un échantillonnage de salariés sélectionnés d'une part, par la CSSCT Centrale et d'autre part, par la direction. Au final, nous avons réalisé 41 entretiens dont 5 au CRIV et 36 répartis sur les CSE 2 à 5.

S'agissant des observations des situations de travail, nous avons réalisé quatre observations sur ligne auprès de machinistes-receveurs, notamment dans les centres de bus de Malakoff, Lagny, Aubervilliers et Montrouge. Nous avons participé aux simulations. Nous avons fait deux observations de ces simulations, notamment au Centre Bus des Pavillons-sous-Bois et de Saint-Denis. Enfin, nous avons fait une observation auprès des régulateurs du CRIV. Nous ne disposons pas du bilan social du CSE 5, nous sommes en train de le traiter.

A priori, ce projet pouvait apparaître comme simple dans la mesure où il s'agissait de remettre en place une activité connue et maîtrisée par les machinistes-receveurs, celle de la vente des titres de transport dans les bus, qui par ailleurs n'avait pas été interrompue dans les stations, les gares, les gares routières, et que d'autres entreprises de transports urbains avaient reprise. Pourtant, lors des échanges avec les différents acteurs, nous avons eu une divergence d'appréciation avec une direction centrale qui mettait en avant une nécessité de reprendre cette vente à bord, en mettant en place une conduite de projet permettant l'évaluation et la maîtrise des risques professionnels. Au niveau du département, les élus locaux sont plutôt opposés à cette reprise et mettent en avant les risques engendrés pour la santé des agents, ce qui pose la question du bénéfice/ risque de ce projet.

Il y a des enjeux économiques et politiques. Ce projet s'inscrit dans la relation d'Île-de-France Mobilités RATP. Ce n'est pas un projet de la direction, il répond à une injonction de l'autorité dans un contexte particulier spécifique, marqué par différents éléments tels que d'importants mouvements sociaux fin 2019, suite à la réforme des retraites, la renégociation du contrat et l'ouverture à la concurrence des bus, qui sont aujourd'hui sous monopole de la RATP, au 1^{er} janvier 2025.

Ce projet s'inscrit également dans le contexte du financement des transports en commun, notamment suite à la crise sanitaire et financière qui impacte les ressources et dans un contexte plus politique, celui des élections régionales à venir.

Ces éléments renvoient à des enjeux de moyen et long terme, notamment en termes de pérennité d'emploi et de conditions de travail des machinistes.

Parallèlement à ces enjeux économiques et politiques, la déclinaison opérationnelle de cette reprise de la vente induit des questions de santé, de sécurité et de conditions de travail des agents qui la réalisent. En effet, cette reprise s'opérerait dans un contexte différent de celui qui prévalait avant le 17 mars 2020, avant la crise sanitaire et la présence de la Covid, et génère de fait de nouveaux risques aussi bien infectieux que physiques et de charge mentale, comme cela a déjà été identifié par le service prévention.

Le rapport bénéfice/risque questionne fortement les élus locaux, puisque cette activité de vente ne représenterait en moyenne que 1 % du trafic. Cela est mis au regard des risques encourus pour la santé des agents. Ce projet fait encore moins sens pour les élus que les médecins du travail du département ont déconseillé à plusieurs reprises de reprendre la vente de tickets à bord dans ces conditions.

Pour envisager les effets du projet, il nous est apparu nécessaire d'appréhender les déterminants du métier de machinistes, ses contraintes et ses risques, en situation nominale pour savoir comment s'inscrira cette reprise de la vente. Le but est de dire que la vente n'est qu'une part de l'activité du machiniste et que les risques liés directement à la vente s'inséreront dans une activité déjà elle-même porteuse de risques.

De manière synthétique, l'activité de machiniste-receveur se caractérise par plusieurs éléments, notamment une vigilance très sollicitée puisqu'il faut d'une part assurer la sécurité des voyageurs mais également de l'environnement du bus, tout en étant disponible pour assurer la relation de service. Ce n'est pas seulement un métier qui consiste à conduire des personnes, il faut les conduire en toute sécurité. Il faut également assurer une relation de service. Tout cela a lieu dans un environnement dynamique, variable et par définition, difficile à gérer pour le machiniste ce qui induit une charge cognitive importante et une maîtrise des exigences émotionnelles au quotidien et tout au long du trajet.

Cette activité, qui n'est pas indépendante, s'inscrit dans l'exploitation d'une ligne. Cela implique un cadre temporel contraint par le tableau de marche, qui génère souvent des situations de stress et des priorisations et arbitrages pour le machiniste-receveur. Faut-il privilégier le temps de battement en essayant de ne pas prendre de retard ou la relation de service en passant du temps à renseigner ? Le machiniste-receveur est sans cesse en train d'arbitrer entre différents objectifs. Finalement, le travail de machiniste-receveur ne se limite pas à la gestion de la conduite et de la relation de service qui est déjà chargée, mais vise aussi à la maîtrise du temps.

Nous avons remarqué que les ressources pour tenir dans ce métier diminuent en parallèle. À titre d'exemple, sans parler du collectif des machinistes-receveurs, un collectif de ligne est en train de s'étioler et peut générer des tensions dans le sens où il a été constaté qu'il pouvait y avoir différentes façons de mener son service entre les hors lignes et les agents affectés à une ligne, et que cela pouvait générer des tensions entre machinistes. Par ailleurs, nous nous sommes aperçus que la relation avec le régulateur du CRIV, qui est partie prenante de l'activité du machiniste, ne répondait pas toujours aux besoins des machinistes, ce qui peut là aussi être source de tension.

Le métier de machiniste présente un ensemble de facteurs de risques notamment psychosociaux dont il convient de tenir compte dans l'évaluation de la reprise de la vente à bord. Je rappelle les exigences émotionnelles, l'intensité du rythme de travail, la pression temporelle et les rapports sociaux.

Nous avons par ailleurs constaté que ce métier était déjà impacté par la crise sanitaire. En effet, des mesures ont été prises par rapport au risque de la Covid. La reconfiguration du poste de conduite et des flux d'entrées et de sorties des voyageurs, qui permet de limiter l'exposition du machiniste et des voyageurs, et donc la possibilité de contamination, a engendré des conséquences indirectes sur l'activité des machinistes.

Lors des entretiens, est souvent ressorti le fait que la relation de service était d'ores et déjà dégradée, notamment la communication avec les clients qui ne peut pas se dérouler de manière fluide en raison de la distance, du masque, du plexiglas et de la vitre anti-agression. Les machinistes-receveurs ont fait savoir qu'une demande de renseignement pouvait prendre le double de temps que précédemment. Il est essentiel de tenir compte de ces éléments de temps.

Sur les flux d'entrée, les machinistes constatent un goulot d'étranglement, puisque la montée par l'avant se fait par une demi-porte. Selon les moments de la journée, il y a des arrêts chargés. Les machinistes constatent des tensions entre les voyageurs, mais aussi entre les voyageurs et eux. C'est là aussi une question de perte de temps.

Par ailleurs, l'aménagement actuel du poste de conduite avec le plexiglas entrave la vision du machiniste, ce qui augmente le risque routier. Les modes opératoires définis pour assurer la désinfection du poste de conduite à la prise de service et à la relève sur ligne, demandent du temps pour être correctement effectués. Les machinistes ont estimé qu'ils prenaient entre 5 et 7 minutes, temps qui n'est pas prévu actuellement lors de la prise de service. Certains machinistes ont indiqué qu'ils partaient systématiquement en retard et commençaient leur service dans une situation de stress. D'autres nous ont dit qu'ils préféraient privilégier la désinfection. Cela revient à dire qu'il y a un arbitrage permanent entre prioriser la désinfection pour minimiser le risque infectieux et prioriser le temps pour se ménager un temps de battement pour souffler.

Un autre aspect est apparu lors des entretiens : la crainte de sanctions liées au non-respect du protocole de désinfection. Des rappels à l'ordre ou des avertissements liés au port du masque ayant été prononcés, les machinistes s'interrogent sur l'éventualité d'être sanctionnés pour non-respect du protocole. C'est un risque de dégradation des rapports sociaux dans un contexte qui demanderait plutôt de la confiance entre les acteurs.

Par ailleurs, certains tableaux de marche, qui avaient été adaptés, ont été allégés et sont passés en tableau de marche vacances scolaires. Or, ils se sont révélés ne pas être adaptés à l'affluence réelle de quelques lignes à certaines heures et des arrêts. Cela entraîne une situation de tension pour les machinistes puisque la charge se révèle importante. Cela limite la distanciation sociale et les gestes barrières. On a aussi un risque infectieux, un risque de tension et un risque de retard pour le machiniste.

Finalement, les caractéristiques et contraintes principales du métier de machinistes se traduisent par un ensemble de risques auxquels les machinistes sont exposés, sans parler de la reprise de la vente à bord. Nous avons analysé les accidents du travail sur les trois dernières années. Nous avons constaté quasiment une absence d'effets du confinement sur l'évolution des accidents du travail. Cela permet d'illustrer le fait que la situation de travail des machinistes ne se limite pas aux risques routiers, mais se compose d'une multitude de risques qui connaissent chacun des évolutions différentes.

Sur cette période et notamment en 2020, nous constatons quand même une baisse du poids des risques routiers, mais aussi des chutes et des risques liés aux équipements de travail et, en revanche, une augmentation des risques psychosociaux, notamment des chocs psychologiques

autres que les agressions, liés à l'ambiance relationnelle au travail. On voit bien la part des risques psychosociaux dans l'activité du machiniste.

S'agissant du métier de régulateur, le travail des agents du CRIV consiste à adapter une offre théorique de transport aux conditions concrètes d'exploitation du réseau en temps réel. L'objectif est d'assurer la satisfaction client, notamment à travers le respect des objectifs contractualisés avec Île-de-France Mobilités (régularité, ponctualité, nombre de KCC).

Pour le régulateur, cela se traduit par des arbitrages permanents et une charge cognitive élevée. Il faut ajuster les objectifs qui peuvent être en contradiction les uns avec les autres, pour maintenir une régularité globale en perdant le moins de kilomètres possible, tout en satisfaisant les clients qui attendent à l'arrêt et en respectant le temps de travail des machinistes-receveurs. Il faut également maîtriser d'importantes exigences émotionnelles. Le régulateur, qui a une vision d'ensemble et en temps réel du trafic, pilote le travail des machinistes bien qu'il n'y ait pas de lien hiérarchique. Les régulateurs sont de fait les garants des conditions de travail des machinistes.

Nous avons constaté que la relation de travail en temps réel, entre machinistes et régulateurs, apparaît notamment depuis la mise en place du CRIV, comme une relation entre deux technicités et deux réalités qui ne s'accordent pas forcément. On a d'un côté une gestion globale sur ordinateur pour les régulateurs du CRIV, et de l'autre la gestion d'un bus dans son environnement. C'est pourtant la prise en compte de ces deux visions, qui sont complémentaires, qui permet de développer des relations professionnelles respectueuses et de fait une régulation efficace.

Finalement, la charge de travail des régulateurs du CRIV est déterminée par le nombre d'aléas à gérer. Tout ce qui entraîne des retards sur ligne est source d'aléas et d'intensification de la charge de travail, ce qui peut rapidement avoir des conséquences en cascade notamment sur la relation avec les machinistes-receveurs. Pour montrer à quel point cette charge de travail était essentiellement déterminée par le nombre d'aléas à gérer, les régulateurs que nous avons rencontrés ont comparé les années 2019 et 2020.

L'année 2019 est présentée comme très dure du fait des perturbations engendrées par les mouvements sociaux. A contrario, l'année 2020, largement marquée par les périodes de confinement et la réduction du trafic, est qualifiée comme plutôt facile, parce qu'il n'y a pas besoin de réguler quand il n'y a ni trafic ni voyageurs. Le métier est par définition un métier de gestion de crise. Il faut qu'il y ait aléa pour que le régulateur ait une activité.

Pour les régulateurs du CRIV, la crise sanitaire a eu des effets. La mise en place de mesures rapides et vigoureuses par la direction d'unité, notamment l'intégration du risque Covid et la mise à jour du DU, a permis d'éviter l'apparition d'une chaîne de contamination au sein du CRIV. C'est ressorti des entretiens. En revanche, la limitation des visites a renforcé la distanciation professionnelle avec les machinistes-receveurs et avec les personnels des centres bus.

La crise sanitaire a modifié les conditions de circulation en Île-de-France et s'est traduite pour les régulateurs par des problèmes de nature nouvelle à gérer, notamment la gestion des avances. Les régulateurs se sont retrouvés avec un encombrement des terminus, puisque les bus arrivaient très en avance sur certaines lignes. Il a fallu le gérer. Ils ont aussi eu affaire à des modifications de l'environnement, notamment liées à la mise en place des « coronapistes », qui ne permettent pas aux bus d'utiliser ces voies réservées. Cela a eu un impact sur la régulation des lignes concernées en provoquant des retards.

Il nous a été présenté la conduite de projet comme voulant être participative. Cela n'a toutefois pas permis l'adhésion des élus locaux. La conduite de projet s'est appuyée sur plusieurs

étapes censées permettre la participation et l'adhésion de différents acteurs à la démarche de prévention et d'évaluation des risques. Il y a notamment eu une expérimentation de la reprise de la vente à bord, qui avait pour objectif d'évaluer ce qu'elle représente, ce que permettraient les mesures sanitaires et l'impact sur l'exploitation. Celle-ci n'a pas été accueillie très favorablement par les différents CSE du département. Elle a essuyé de nombreuses critiques telles que le délai d'information trop court qui n'a pas permis de fournir aux élus les réponses aux questions, le choix des lignes qui n'a pas fait sens, puisque certains centres bus ont sélectionné des lignes qui n'étaient pas représentatives en termes de vente à bord.

Finalement, les conditions de réalisation de l'expérimentation n'ont pas permis d'aboutir à un retour d'expérience partagé. Le faible nombre de ventes réalisées lors des expérimentations s'était traduit par une diminution de la cotation des risques préalablement identifiés, et par un très faible impact sur l'exploitation de la ligne qui de fait ne nécessitait pas de mesures particulières pour le CRIV. De même, le plan d'action ne prévoit aucune mesure organisationnelle spécifique.

Malgré tout, des simulations ont été réalisées de mi-novembre à début décembre et apportent un nouvel éclairage sur la situation. Ce sont les appréciations du service de santé, les médecins du travail ayant envoyé un document plus complet.

Le dispositif défini en amont présentant de nombreux points négatifs, trois autres configurations ont été simulées. La première est un poste de conduite avec le portillon fermé, la vitre anti-agression levée et la cloison plexiglas ajustée avec la demi-porte ouverte. Elle est estimée optimale par les médecins du travail en termes de prévention du risque infectieux et des risques associés, à l'exception du risque routier accidentel qui est lié au plexiglas et au reflet de celui-ci.

La deuxième configuration simulée est celle du poste de conduite avec portillon fermé, vitre anti-agression levée, sans le plexiglas ajusté. Cela réduit notablement les risques associés et permet une progression efficace contre le risque de la Covid 19.

Dans la configuration 3, le portillon du poste de conduite est ouvert, la cloison plexiglas étant fixée sur le portillon, avec demi-porte fermée. C'est la configuration actuelle proposée qui apporte une protection efficace contre le risque infectieux, mais expose à des risques associés majorés dont le risque routier.

Je ne sais pas s'il y aura une présentation du document sur la position des médecins du travail. Il comporte trois configurations possibles avec une appréciation en termes d'efficacité pour chacune d'elles.

À partir des observations, des simulations et surtout des entretiens réalisés, nous avons identifié deux types de risque pour cette reprise de la vente à bord.

Les risques directs induits par le dispositif de reprise de la vente à bord sont liés à une pénibilité physique plus importante, avec une augmentation des risques de TMS, un temps important pour effectuer la ou les ventes de tickets en respectant le protocole, une augmentation de la charge mentale liée à l'apprentissage de nouveaux gestes, puisque le machiniste-receveur doit se lever de son poste de conduite et appréhender tout le protocole sanitaire. La période d'apprentissage sur cette gestuelle augmente la charge mentale.

Un risque de contamination est lié à la manipulation de la monnaie. Il y a une crainte des machinistes concernant les irritations de la peau avec l'utilisation des solutions hydroalcooliques,

mais aussi des lingettes, puisqu'il est noté sur certains paquets qu'elles doivent être manipulées avec des gants. Cela pose question pour les machinistes.

Enfin, il y a une crainte de contrôles par la Brigade de surveillance du personnel sur le respect du protocole sanitaire.

L'autre type de risque identifié concerne des risques indirects, qui sont la conséquence du temps nécessaire à vendre un titre de transport. Le fait de prendre du temps supplémentaire, dans un cadre temporel déjà contraint, entraîne une intensification du rythme de travail du machiniste-receveur, puisqu'il devra sans cesse rattraper ce temps, une augmentation des tensions avec les voyageurs s'il prend du temps à vendre un titre de transport en demi-porte ouverte, des voyageurs pouvant se demander pourquoi le machiniste prend autant de temps. Cela peut créer des tensions avec l'environnement du bus, notamment avec les automobilistes si le bus maintient l'arrêt prolongé et qu'il n'y a qu'une voie. La maîtrise émotionnelle sera accrue.

On peut aussi avoir une dégradation de la relation avec les régulateurs, qui impactera les rapports sociaux au travail.

Cette pression temporelle dans l'activité place le machiniste-receveur face à des arbitrages permanents, qui sont forcément coûteux psychiquement puisqu'il va devoir arbitrer et que sa santé pourrait être directement affectée par la Covid. Faut-il respecter le protocole ? Faut-il privilégier sa santé, sa sécurité ? Faut-il privilégier ses conditions de travail qui peuvent être impactées par l'augmentation de son rythme de travail ? Le fait de perdre trop de temps à la vente risque d'entamer le temps de battement.

Le machiniste devra toujours arbitrer entre ses différentes activités et décider s'il veut privilégier sa santé en appliquant le protocole à la lettre au risque de perdre du temps, sachant que s'il en perd il pourra se retrouver face à des voyageurs et automobilistes agressifs. S'il perd trop de temps, il risque de ne pas en avoir suffisamment pour souffler en fin de parcours.

Un élément important est apparu lors des entretiens, le défaut de sens de cette reprise. Les machinistes disent que s'ils prennent trop de temps, il y aura des pertes kilométriques qui engendreront des coûts financiers. Ils se demandent quel est le sens de cette reprise. Cela alimente le sentiment d'abandon par l'entreprise chez certains machinistes. Il est d'autant plus prégnant que l'on est dans un contexte d'ouverture à la concurrence, qui se traduit par une évolution des conditions de travail des machinistes, et que cela génère un fort sentiment d'insécurité socio-économique.

Pour les régulateurs, il y a une augmentation des risques, notamment une accentuation de la charge de travail, de la charge cognitive et émotionnelle.

L'augmentation de la charge cognitive est en lien avec une vigilance et une attention accrue dans la surveillance des lignes à réguler puisque la reprise de la vente peut entraîner du retard. Il faut *a minima* que les régulateurs soient vigilants. Si plusieurs lignes nécessitent en même temps des actions de la part du régulateur pour rattraper ou anticiper le retard, l'intensité du travail et la charge cognitive augmenteront. L'augmentation des manœuvres pour récupérer les retards présente également un risque de pertes kilométriques plus important, que le régulateur devra justifier. Il peut lui aussi se trouver face à des arbitrages entre effectuer des manœuvres pour préserver les conditions de travail des machinistes, privilégier la réduction de la perte kilométrique en plaçant le machiniste dans des situations à risques qui sont susceptibles de générer des tensions. De toute façon, les exigences émotionnelles seront à maîtriser pour maintenir la coopération des machinistes-receveurs.

En conclusion, la reprise de la vente à bord telle que prévue actuellement va accentuer les risques professionnels pour les machinistes-receveurs et pour les régulateurs. Les risques identifiés mettent en avant une pénibilité physique accrue, mais aussi une dimension psychosociale importante. Les risques induits par cette activité de vente à bord, qui n'est qu'une dimension de l'activité du machiniste, s'inscrivent dans un ensemble de risques préexistants qu'il convient de prendre en compte dans l'évaluation des risques propres à la reprise de la vente à bord. La question de la perte de temps, celle des retards qui en découleront sur ligne et des impacts sur le respect des tableaux de marche devront être prises en compte dans l'évaluation des risques professionnels liés à cette reprise au même titre que les risques physiques. Sans cela, le risque est que les conditions de travail des agents constituent la principale variable d'ajustement pour répondre aux objectifs de l'entreprise.

Néanmoins, l'intensité de l'ensemble des risques identifiés, sera dépendante du nombre de ventes effectivement réalisées.

Le nombre de ventes étant spécifique à chacun des lignes du réseau, les effets de la vente à bord seront différents d'une ligne à l'autre, d'un service à l'autre, d'un machiniste à l'autre. Cela appelle à une vigilance au plus près du terrain, notamment par une présence et une disponibilité des acteurs locaux et en premier lieu des REL.

Nous proposons plusieurs axes de préconisations. Le premier consiste à envisager une reprise de la vente à bord en position assise au poste de conduite avec le portillon fermé et la vitre anti-agression levée. La vente de titres de transport en position assise au poste de conduite est, de notre point de vue, la plus satisfaisante, car elle présente le moins de risques physiques -cela évite aux machinistes de se lever, de tirer le frein de parc-, et permet une protection satisfaisante contre le virus. Se pose la question de la présence ou non du plexiglas. Cette position se rapproche de la situation nominale, des gestes et postures qui sont maîtrisés par le machiniste-receveur. Cette configuration aura un impact temporel moindre dans l'activité du machiniste, ce qui entraînera moins de conséquences sur la ligne.

La réflexion sur cette nouvelle configuration et la position du plexiglas devra se faire en associant les machinistes-receveurs et notamment ceux qui conduisent les minibus et les bus aéroport, parce que le poste de conduite de ces bus est déjà en position portillon fermé et demi-porte ouverte. Il faut avoir leur avis sur cette configuration et la présence ou non du plexiglas en plus de la vitre anti-agression.

Le deuxième axe de préconisation est en rapport avec le protocole sanitaire. Il faut donner du sens à ce protocole (la désinfection des mains, l'utilisation des lingettes), notamment en prévoyant un relais formation avec les encadrants et les RPS des centres. Nous nous sommes aperçus, notamment en discutant avec les médecins du travail, que si les gestes n'ont pas été expliqués, ils ne sont pas facilement maîtrisables pour les machinistes. Pourquoi se laver les mains avant, après, pendant ? Quand utiliser la lingette ? Ce n'est pas inné. Il faut mettre un accent sur le sens et la formation à ce protocole.

Il faut aussi privilégier un petit modèle de gel hydroalcoolique. Il nous a été dit qu'il existait deux modèles, un petit et un grand, le petit permettant d'être rangé à portée de main du machiniste. A contrario, le grand reste dans le sac, il faut se baisser pour le récupérer, ce qui prend plus de temps.

Il convient de prévoir et de prendre en compte le temps nécessaire pour désinfecter le poste de conduite et installer tout son matériel pour la vente, en ajoutant par exemple 5 à 7

minutes dans le temps de prise de service, pour vérifier et sécuriser les installations, principalement la trappe.

Il faut évaluer l'ensemble des risques réels. L'activité de vente ne représentant qu'une partie de l'activité, il faut élargir l'évaluation des risques de la reprise aux risques indirects, en particulier psychosociaux. L'évaluation des risques doit être mise au regard de l'ensemble des risques professionnels de l'activité des machinistes pour obtenir une évaluation au plus près du réel. À titre d'exemple, l'accentuation de la charge mentale évaluée dans le cadre du protocole, sera d'autant plus à majorer qu'elle vient s'ajouter à une charge mentale déjà existante dans le métier de machiniste-receveur.

Il sera nécessaire de réaliser des observations en situation réelle et de prévoir un retour d'expérience. Lorsque la vente sera reprise, il faudra analyser les conséquences du nouveau protocole sur la situation de travail du machiniste afin d'ajuster l'évaluation des risques et d'adapter le plan d'action. Il faudra réaliser un retour d'expérience. Les conditions de réalisation de ces observations devront être définies collectivement. Le REX devra être prévu pour savoir comment les machinistes-receveurs auront pu gérer tous les nouveaux paramètres, qui entrent dans leur situation de travail et qui viennent s'ajouter à la pénibilité naturelle intrinsèque du métier.

Ces observations et ce retour d'expérience nécessitent une présence accrue des REL sur le terrain et impliquent dévaluer et de pondérer la charge de travail actuelle pour leur dégager du temps pour être sur le terrain. Il sera nécessaire de garantir aux machinistes-receveurs que des ajustements se feront ligne par ligne, en fonction des besoins de temps qui seront ressortis des suivis de la ligne à la reprise de la vente.

Un autre axe fort consistera à diminuer le nombre de ventes nécessitant de manipuler de la monnaie, en développant des solutions de ventes alternatives. Cela passe par la mise en place et le développement rapide de solutions de ventes dématérialisées.

Concernant le système de SMS ticketing, il faudra améliorer et accentuer la campagne d'information auprès des usagers et auprès des machinistes-receveurs pour que ces derniers maîtrisent mieux ces dispositifs et puissent répondre correctement aux demandes des clients en les orientant vers ce type d'achat.

Pour la vente dans les bus d'aéroports, il faudra permettre un paiement plus important par carte bancaire, sans limitation de prix et de titres de transport. À présent, on ne peut acheter qu'un titre avec une carte bancaire. Si on est une famille, il faut solliciter le machiniste-receveur. Il faudra essayer de développer l'achat par carte bancaire.

Pour le CRIV, le maître-mot est « anticiper ». Même si le retour d'expérience lié à l'expérimentation montre qu'il y a peu d'impacts de la vente sur l'exploitation de la ligne, il paraît nécessaire d'informer et de sensibiliser les agents du CRIV aux modalités de la reprise de la vente à bord et aux effets possibles sur les conditions de travail des machinistes, d'identifier d'ores et déjà les lignes pour lesquelles la reprise de la vente à bord pourrait amplifier les retards et générer des manœuvres supplémentaires.

Il faudrait commencer par identifier aujourd'hui les lignes qui présentent des retards structurels, celles qui sont connues pour avoir un nombre de ventes conséquent avant Covid, celles qui sont déjà chargées. Cela permettrait, sur la base de différents éléments et paramètres, de faire ressortir des lignes qui pourraient être plus perturbées par la reprise de la vente à bord. Il conviendrait d'associer les régulateurs à la phase d'observations qui sera réalisée à la reprise effective. Pourquoi ne pas prévoir un questionnaire, comme celui qui a été proposé aux machinistes-

receveurs, pour évaluer les effets sur leur charge de travail cognitive et relationnelle ? Il faudra prévoir d'adapter et d'intégrer dans les consignes de ligne, les points de tension liés aux ventes de titres de transport.

Le dernier axe concerne le sens qui permet de réduire l'insécurité socio-économique. Il s'agit de donner du sens et de la visibilité sur ce projet. De manière générale, il s'agit de repenser les liens et la communication entre les différents niveaux de l'entreprise, de communiquer plus régulièrement auprès du département, des centres bus et des machinistes sur les travaux menés par d'autres entités -nous avons en tête la modernisation des solutions de paiement-, mais aussi sur l'avancée des échanges avec l'autorité organisatrice pour indiquer où on en est, ce qui est négocié et pourquoi. Il faut apporter du sens aux évolutions de l'entreprise et penser les liens entre le niveau central et le niveau local du Département RDS.

Je vous remercie pour votre attention. J'espère avoir été claire.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci pour cette présentation, je vais donner la parole successivement à Mme AZEVEDO et M. LONGET qui ont demandé la parole pour une déclaration. Je propose de la passer ensuite à M. SENCE, puis à M. GUYOT, afin qu'ils nous apportent leur éclairage sur l'expertise et éventuellement sur les questions qui seront posées dans les déclarations et qu'ils nous fassent part de l'évolution du protocole dont je parlais en introduction.

Mme AZEVEDO.- Il existe dans certaines parties du monde un code de conduite qui repose sur 4 accords :

- 1/ Que votre parole soit impeccable
- 2/ Quoi qu'il arrive, n'en faites pas une affaire personnelle
- 3/ Ne faites pas de suppositions
- 4/ Faîtes toujours de votre mieux

L'UNSA-RATP n'ira pas par 4 chemins ! Il est clair et unanime que le projet de reprise de la vente à bord sur le réseau de surface ne puisse pas se faire dans les conditions évoquées précédemment et annoncée dans une procédure inadaptée qui augmente toutes sortes de risques.

Il ne sera donc pas nécessaire de revenir sur notre déclaration du 10 novembre 2020 et sur la projection « ubuesque » de cette procédure.

L'UNSA-RATP constate que l'expertise du Cabinet ELIOS ne peut pas être plus précise sur son analyse et ses recommandations.

Nous venons de commencer une nouvelle année mais la pandémie court toujours.....Les risques de contamination sont plus nombreux au vue de la mutation et de la propagation du virus dans un pays voisin. L'Europe déconfiner, reconfiner et nous nous sommes en « déconfiture ».

Les politiques parlent vaccination mais les agents RATP ne sont apparemment pas prioritaires au regard du gouvernement.

L'UNSA-RATP se pose donc naturellement les questions suivantes :

La Direction est-elle prête à dater la reprise de la vente à bord tout en sachant que nous sommes à l'aube d'un éventuel reconfinement ?

Quand va-t-on remettre le Document Unique à jour ?

Quelle seront les préconisations des expertises retenues par la Direction ?

Quelles seront les mesures de contrôle du respect des procédures ?

Qu'est-ce que la Direction compte faire au sujet de la dématérialisation des titres de transport auprès d'IDFM ?

A quand une vraie campagne de communication avec le « SMS ticketing » ?

Quels sont les messages que souhaite délivrer la Direction à ses salariés pour préserver leur santé et leur sécurité ?

Aujourd'hui, au vu de la pandémie qui perdure, la meilleure solution pour l'UNSA-RATP est de retarder la reprise de la vente à bord.

Pour conclure, l'UNSA-RATP émet ses vœux sur ce sujet pour la nouvelle année 2021 que nous puissions tous ensemble trouver des solutions qui préserveraient l'ensemble des acteurs concernés par la reprise de la vente à bord.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO.

Monsieur LONGET ?

M. LONGET.- A la RATP notre direction trouve pertinent de reprendre la vente de titres de transport à bord des bus. En effet, de manière différente mais tout aussi violente et dénuée de sens, notre entreprise fait fi des alertes de sa propre médecine du travail. Cette dernière avait émis un avis défavorable lorsque ce projet leur avait été présenté. Elle avait d'ailleurs fait part de son incompréhension et sa réserve face aux incohérences qui ne prenaient pas en compte les dernières données sanitaires. On aurait pu penser avoir atteint le summum du dénigrement en matière de dialogue social mais le désaveu qui est fait envers les médecins du travail de la RATP, démontre que la direction peut encore franchir des paliers dans son escalade aveugle vers les sommets de l'irresponsabilité.

Pour la CGT, il nous paraît évident que la motivation de l'entreprise dans cette histoire est de sécuriser contractuellement la bande passante au titre du risque commercial. L'argument que l'on a demandé de distiller à chaque direction locale de bus étant que les autres transporteurs le faisaient déjà. Prouvant aux usagers que cette course à l'échalote porte bien le nom de « concurrence ». La direction préfère l'argument comptable aux contraintes sanitaires qui devraient s'imposer de fait dans le contexte pandémique actuel. Si demain nos soi-disant concurrents décident de faire rouler leurs salariés coûte que coûte dans cette course aux économies, la RATP commettra-t-elle l'erreur de les copier bêtement ?

Monsieur le président du CSEC je vous rappelle vos propos tenus en séance à plusieurs reprises où vous disiez je vous cite « pour la RATP la priorité est la santé de ses agents et la partie économique passe en second plan », ce n'est pas parce que le code du travail a été détricoté en partie par la Loi Travail, combattue à l'époque par une CGT bien esseulée, qu'il faut prendre des libertés avec ce dernier. Nous attirons tout particulièrement votre attention sur l'article L4221-2 du code du travail qui établit clairement les 9 principes fondamentaux de la prévention. Nous n'aurons qu'à en évoquer 3 pour faire la démonstration de l'incohérence de votre action.

- Eviter les risques et supprimer le danger ou l'exposition au danger : A la genèse de cette crise sanitaire, il fut déjà bien compliqué à la RATP de prendre des dispositions concernant la mise en place de mesures barrières, et ce malgré les alertes et les propositions de notre syndicat alors que d'autres réseaux de bus en IDF les avaient mis en place depuis belle lurette. Comme quoi le

mimétisme ne s'impose à vous que quand vous décidez qu'il est justifié à vos yeux. Donc comment expliquez-vous que ce risque de transmission infectieuse qui avait été supprimé par l'arrêt de la vente à bord des bus soit aujourd'hui considéré comme acceptable ?

- Remplacer ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas : Là encore, vous fonctionnez à l'envers. Par le process qui est expliqué dans le document que vous nous présentez, vous ne remplacez pas ce qui est dangereux. De plus vous créez mécaniquement un risque supplémentaire clairement établi qu'est l'augmentation du risque d'agression avec votre mise en place. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est d'une part la médecine du travail et d'autre part le résultat d'une évaluation des risques que vous avez-vous-même diligenté. Cela dit, le recours à votre cabinet d'expertise ressemblait d'avantage à une recherche de caution qu'à une réelle volonté de déterminer les risques qu'encourent les machinistes receveurs. Malheureusement pour vous, les conclusions de votre cabinet d'expertise ne sont pas allées dans votre sens.

- Adapter le travail à l'homme : Alors que vous devriez réduire les conséquences néfastes du travail sur la santé, vous créez les conditions dans cette procédure de vente de titres de transport, d'un risque de chute ou encore d'apparition de troubles musculo-squelettiques. Avec un tel raisonnement, qu'en est-il de votre obligation de moyens en matière de prévention, de santé et de sécurité des agents dont vous avez la responsabilité ?

Dans le document présenté, vous oubliez de préciser que l'expérimentation laborieuse mise en place par vos soins a pris fin prématurément grâce à la vigilance des élus. Que ce soit suite à la séance du CSE2 du 7 octobre qui a donné lieu à la nomination du Cabinet 3^E pour engager une expertise sur ce sujet, ou au regard de l'inspection du travail saisie par le CSE4 qui vous a rappelé à l'ordre, il vous a fallu alors abdiquer. Alors pourquoi une telle obstination à vouloir passer par la meurtrière, ce que vous n'avez pas réussi à faire passer par la grande porte ?

Arrêtez de vous cacher derrière un courrier d'IDFM datant juillet pour justifier votre volonté de reprendre la vente le 11 janvier 2021 alors que la situation sanitaire ne cesse de se dégrader. Avez-vous entre-temps pris la peine de recontacter Madame Péresse pour voir si la position d'IDFM a évolué dans la période. Et quand bien même la Présidente de la Région n'est pas l'employeur. C'est vous, et c'est bien vous qui prenez le risque de mettre en danger les machinistes receveurs de notre réseau. Vous devrez donc assumer la faute inexcusable de l'employeur, le cas échéant.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur LONGET. Nous reviendrons sur ces différents points.

Monsieur SENCE, je vous cède la parole pour une synthèse générale des remarques et réactions à la suite des déclarations.

M. SENCE.- Bonjour à tous. Merci à Mme DAGAND pour la restitution de l'expertise. Je reviendrai sur différents points.

En parallèle de cette expertise, cela a été rapidement évoqué, nous avons eu recours au cabinet Atrisc pour une étude sur la reprise de la vente à bord telle que nous l'envisagions en septembre octobre dernier. Effectivement, comme l'a dit M. NIVAULT, les deux expertises se rejoignent et convergent sur de nombreux points. Ces deux expertises ont été complétées par un petit mémo des médecins du travail, qui s'est appuyé sur les simulations réalisées sur une cinquantaine de bus, auxquelles ont participé les médecins du travail, le cabinet Atrisc et un certain nombre de personnes, des machinistes et des REL.

Ces expertises et mémo mettent en avant que la vente à bord telle que nous l'avions envisagée entraîne une augmentation des risques TMS et des risques sur la charge mentale, comme l'a évoqué le cabinet Elios, ainsi que des risques accrus d'agressions liées au sur-stationnement des bus, que l'on peut déjà constater aujourd'hui en raison de la diminution de la vitesse des flux d'entrées des voyageurs dans les bus à cause de la fermeture de la demi-porte avant. Cela entraîne aussi une dégradation de la relation de services liée au fait que le voyageur montant par la demi-porte arrière, avec le portillon machiniste ouvert et la vitre anti-agression levée, le contact est plus difficile. Cela a été repris dans les deux déclarations. C'est le premier constat.

S'agissant du second constat, les experts nous ont demandé pourquoi une reprise de la vente à bord était envisagée. Quel sens sera donné aux machinistes pour leur expliquer cette reprise ? Quelques données. Comme vient de le rappeler M. LONGET, nous avons une mise en demeure de la part de l'autorité organisatrice avec laquelle nous contractualisons. Elle nous a demandé en juillet dernier de reprendre cette vente à bord, comme c'est le cas de l'ensemble des transporteurs en Île-de-France.

Par ailleurs, j'ai souvent entendu que c'était avant tout pour une raison économique. Je vais donner quelques précisions sur le sujet.

En 2019, la vente à bord représentait environ 15 % des ventes de titres à l'unité. Cette vente à bord ayant disparu, il y a eu un report de l'achat de ce type de titres vers deux autres canaux. On ne sait pas mesurer le premier, mais il y a vraisemblablement des achats d'autres types de titres, notamment des carnets. L'autre canal qui s'est développé est le SMS ticketing. Ce dernier a été mis en place en mars dernier, à l'initiative de la RATP qui a d'ailleurs monté son propre système avec un numéro d'appel propre à la RATP. Nous en avons fait un peu la publicité à bord des bus contre l'avis d'Île-de-France Mobilités, qui souhaitait que l'on ne fasse de publicité sur le système qu'à partir du moment où leur numéro de téléphone apparaîtrait.

Aujourd'hui, la vente de ces titres à l'unité *via* le SMS ticketing représente plus de 4 %. Le SMS ticketing assure entre un quart et un tiers des ventes auparavant réalisées sur ce type de titres. Une autre part se fait certainement *via* d'autres canaux de vente ou types de titres, mais je ne peux pas le chiffrer.

Sur le SMS ticketing, nous avons eu plusieurs bonnes nouvelles depuis décembre. Tous les opérateurs téléphoniques s'y sont mis, le dernier étant Free. Le numéro unique d'IDFM a été mis en place, de mémoire, début décembre. Le protocole qui permettait ce type de vente n'était pas mis en œuvre par Apple, ce qui a été fait la semaine dernière. On pourra maintenant acheter des titres *via* le SMS ticketing, y compris sur un iPhone.

J'en reviens à la raison de la reprise de la vente à bord. Île-de-France Mobilités l'a demandée mais, comme cela a été évoqué par Mme DAGAND, il y a la dégradation de la relation entre le machiniste et le voyageur. Notre souhait est de remettre en œuvre ce rite d'accueil afin que l'accueil à bord de nos bus soit conforme à ce que nous souhaitons en termes de qualité de service, et pour reprendre les efforts réalisés depuis maintenant pratiquement 20 ans avec la Bus Attitude et tout ce qui en a découlé avec la montée par l'avant et la validation systématique des titres de transport.

Je vais citer un chiffre sur la validation des titres à bord, qui date de septembre ou octobre. Le pourcentage de nos voyageurs a lui-même baissé et nous avons perdu environ 20 % sur la validation des titres à bord. Il y avait entre 60 et 70 % de validation en 2019, nous sommes passés à

environ 40 ou 50 % en 2020. La reprise de la vente à bord répond donc à la demande d'Île-de-France Mobilités, et revient à un rite d'accueil de nos voyageurs plus conforme à ce que nous souhaitons.

Par ailleurs, un certain nombre de machinistes demandent de revenir à une situation et à une configuration de la vente, ou plus généralement de conduite, qu'ils connaissaient avant, avec le portillon fermé. C'est ce que nous a dit une bonne partie des machinistes qui ont participé aux simulations sur la cinquantaine de bus dont je parlais auparavant.

Forts de cela, nous avons évolué sur le process de la reprise de la vente à bord. Pour supprimer les risques qui ont été évoqués, nous proposons de revenir à une configuration correspondant à l'un des scénarios évoqués par Mme DAGAND, consistant à refermer le portillon machiniste, à garder la vitre anti-agression levée ainsi que la trappe pour boucher le passage de la vitre anti-agression. Il restait à savoir si on prolongeait la vitre anti-agression par un plexiglas. Nous avons fait le choix de ne pas installer le plexiglas pour la raison évoquée par Mme DAGAND.

En effet, la mise en place d'un plexiglas dégraderait la vision du rétroviseur avant droit et engendrerait des reflets dans la vitre, notamment la nuit. La deuxième raison a été évoquée par la médecine du travail. C'est un écran supplémentaire, mais à partir du moment où le portillon est fermé, la configuration mise en œuvre sera celle des deux demi-portes avant ouvertes, ce qui augmentera le flux de montée des voyageurs et permettra une plus grande aération de l'avant du bus. Si on met en place cette protection supplémentaire, l'air circulera moins. Or, de l'avis des médecins du travail, le fait d'aérer une pièce ou un local régulièrement peut permettre de diminuer le risque lié à la Covid.

Voilà succinctement l'évolution envisagée.

Nous envisageons donc une configuration portillon fermé, vitre anti-agression levée, trappe en place, sans plexiglas.

J'ai oublié d'indiquer que nous avons eu quelques retours, notamment d'Aubervilliers, qui a Roissy Bus dans lequel il y a parfois des reflets. Ces reflets n'empêchent pas de voir le rétroviseur avant droit, parce que le plexiglas n'est pas entre le machiniste et le rétroviseur avant droit. Nous avons des retours du centre bus de Vitry, me semble-t-il, qui a des minibus dans lesquels sont installés des plexiglas. Selon certains machinistes, ils gêneraient la visibilité pendant la conduite.

Je voulais apporter cette précision pour répondre à la proposition de Mme DAGAND d'avoir un retour d'expérience sur les minibus ou le Roissy Bus. Nous pourrions certainement compléter le retour en demandant aux machinistes qui roulent sur ces lignes de nous donner un avis sur cette protection supplémentaire.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SENCE. Je pense que M. GUYOT souhaite compléter. Je prendrai rapidement la parole après.

M. GUYOT.- Je voudrais compléter le propos de M. SENCE et apporter quelques réactions sur les deux déclarations.

Je remercie Mme DAGAND pour la restitution de son rapport et pour le rapport lui-même d'une centaine de pages, complet, détaillé et de grande qualité à mes yeux.

Je souhaitais préciser l'état d'esprit dans lequel l'employeur et RDS se positionnent. Nous faisons évoluer la méthode de reprise de la vente à bord, sa procédure. Le dossier reste celui de

la reprise de la vente à bord mais nous prenons en compte le rapport d'expertise du cabinet Elios, mais également les analyses et rapports d'expertise du cabinet Atrisc missionné pour réfléchir sur l'ergonomie des différentes situations du poste de conduite, ainsi que les réflexions de la médecine du travail.

Tous ces éléments ont une grande valeur et nous font proposer une évolution du processus de la reprise de la vente à bord.

Par ailleurs, nous n'opposons pas l'économique et la santé des travailleurs. Je pense que M. SENCE a été plutôt clair sur les raisons, sur le sens donné à la reprise de la vente à bord, à la reprise de l'accueil des voyageurs par le machiniste dans un contexte où les taux de validation sont à la baisse de plus de 20 points. Il n'y a pas seulement la question économique. Cela ne peut se faire qu'en garantissant la santé des travailleurs et en minimisant les risques. Cela donne lieu à une évaluation de ces risques. Cette reprise de la vente à bord ne peut être envisagée qu'avec la mise à jour des documents uniques d'évaluation des risques.

L'employeur attachera une attention particulière aux mesures d'accompagnement de la méthode de la reprise de la vente à bord, en regardant tous les éléments apportés par les différents rapports et notamment par le cabinet Elios. Il s'agit de tirer parti de ces éléments.

Dans sa déclaration, Mme AZEVEDO a posé sept questions : la date de reprise envisagée par l'employeur, la mise à jour des DUER, les préconisations retenues, les mesures de contrôle, la dématérialisation, la campagne SMS ticketing, les messages adressés aux salariés sur leur santé. Dans cet esprit, il nous semble utile d'alimenter le dossier d'éléments complémentaires entre CSSCT Centrale et CSEC dans un calendrier qu'il reste à déterminer dans les jours ou semaines à venir.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je voulais répondre à l'interpellation qui m'a été faite sur la conciliation des objectifs de santé et d'économie. Je voudrais rappeler un point chronologique. On a l'impression que l'on ne comprend pas pourquoi on reprendrait la vente à bord, alors qu'elle avait été abandonnée. Je rappelle la chronologie. Au début du premier confinement, IDFM a accepté de suspendre, et pas d'arrêter, la vente à bord au regard des protocoles sanitaires alors mis en œuvre.

Je rappelle tous les débats et toutes les actions mises en œuvre pour garantir l'exercice de notre activité dans des conditions de santé et de sécurité les plus optimales possible. Elles nous ont amenés à faire examiner nos protocoles par un certain nombre d'autorités. Je rappelle que ces protocoles ont été validés par ces autorités, que nous avons plus que doublé les moyens financiers consacrés au nettoyage et à la désinfection. Entre la suspension de la vente à bord et aujourd'hui, nous avons franchi le cap du nettoyage, de la dotation des uns et des autres de tous les moyens de nettoyer, celui de la mise en place de la nébulisation.

Bref, nous n'examinons pas aujourd'hui le sujet de la vente à bord dans les mêmes conditions qu'au moment où celle-ci a été suspendue. L'ensemble des mesures que je viens de rappeler met en évidence la priorité de l'entreprise sur son obligation de santé et de sécurité vis-à-vis de ses salariés mais aussi de l'ensemble des voyageurs qu'elle transporte. La vente à bord doit reprendre une fois ces mesures de santé et sécurité mises en œuvre et éprouvées. Elle doit redémarrer, parce que c'est un des éléments structurants de la délégation de service public qui nous est confiée.

M. SENCE l'a rappelé, il y a une mission d'accueil à bord et une autre de réception du prix à payer parce que le transport urbain, dans le périmètre de la RATP, n'est pas une activité

gratuite pour l'instant. Par ailleurs, je pense à titre personnel que ce n'est pas souhaitable qu'elle le soit.

À partir du moment où l'on s'est assuré des conditions dans lesquelles on allait pouvoir exercer cette mission de service public, je pense qu'il faut en retrouver l'intégralité. C'est de façon responsable et assumée que nous affrontons la responsabilité que M. LONGET a rappelée à la fin de son intervention. Chacun assume ses responsabilités dans son domaine de responsabilité. La nôtre est de continuer à exercer dans son intégralité, la mission de service public qui nous est confiée dans le respect préalable, constaté et prouvé, des conditions de santé et de sécurité.

M. LONGET souhaite prendre la parole, puis M. CHIKH.

M. LONGET.- Je voudrais rebondir sur la lecture du rapport d'expertise qui nous a été présenté. Sur la ligne aéroportuaire sur laquelle je travaille, le portillon n'est pas fermé, mais en demi-porte. La restructuration de cette ligne entraîne la fermeture du terminal 4, qui était jusqu'à présent le terminus. De ce fait, les usagers seront regroupés au même endroit aux terminaux 1, 2 et 3, sans que les machines de vente de titres de transport soient déplacées. Leur déplacement est en attente, mais la situation est complexe à cause du chômage partiel chez ADP. Il risque de se faire dans longtemps. En attendant, les usagers ne pourront pas prendre de titres de transport, puisque ces machines ne seront pas installées.

Quant au paiement par carte bleue à bord des bus, une expérimentation de ces boîtiers installés à bord de ces bus est en cours. Il y a toutefois une problématique, puisque les bus qui en sont équipés sont des Urban, qui sont souvent en panne. Ils sont remplacés par des Citelis dans lesquels il n'est pas possible d'installer les boîtiers pour des raisons techniques. Sur huit bus qui roulent, il y a quatre Citelis et quatre Urban.

Je voudrais revenir sur les plexiglas qui génèrent un reflet au niveau du rétroviseur. Quoi qu'il en soit, sans ce protocole sanitaire et donc sans l'installation de plexiglas, la vitre anti-agression qui est montée quand il fait nuit, le matin ou le soir, génère un reflet, surtout en hiver. On ne peut pas conduire avec la vitre anti-agression.

M. CHIKH.- Je suis d'accord avec vous sur la chronologie. La vérité d'hier n'est plus celle d'aujourd'hui. Je suis d'accord avec vous. Les décisions prises il y a quelques mois auraient peut-être moins de sens aujourd'hui, je vous l'accorde.

Je vais faire un rappel que vous n'avez pas fait, c'est de bonne guerre. Je rappelle que vous avez reçu une mise en demeure de l'Inspection du travail quant aux manquements de vos obligations concernant vos salariés.

J'en reviens à la reprise de la vente à bord. J'ai bien noté la raison de cette reprise. Celle que je comprends est la demande d>IDFM. L'autorité organisatrice demande, l'entreprise exécute. À l'aube d'une ouverture à la concurrence, je peux comprendre le positionnement de l'entreprise vis-à-vis de toutes les décisions prises par IDFM. J'aurais préféré que l'argumentaire s'arrête là, j'aurais compris. Si je ne trouve pas cela normal à titre personnel, j'estime que cela l'est pour l'entreprise qui est payée pour mettre en œuvre ce qui est demandé par IDFM.

En revanche, j'ai du mal avec les arguments développés par la suite. Le « rite d'accueil » m'a fait sourire. Cela sous-entend que, quand c'est gratuit on n'accueille plus les personnes, que l'on ne fait plus le métier au-delà de la conduite. Dans la plupart du temps, les demi-portes sont fermées. Je peux garantir que même les demi-portes ouvertes, les machinistes-receveurs

accueillaient les voyageurs, même s'ils ne leur demandaient pas de payer. Je ne vois pas le lien entre accueillir et le paiement du trajet.

La prévention des risques est un réel sujet. Les machinistes-receveurs ne demandent pas à tous les voyageurs s'ils ont bien validé leur titre de transport. L'incitation se fait aussi par le regard. Je ne comprends pas le lien entre la validation et l'accueil, ni le rite d'accueil. C'est une vision décalée de l'entreprise sur le métier de machiniste-receveur.

La dernière demande m'a aussi fait sourire : la demande des machinistes-receveurs de reprendre la vente à bord. Il faut oser. Vous avez choisi un panel de machinistes-receveurs pour mener ces expérimentations. Je suppose la réponse est orientée quand il y a trois REL et un responsable de projet autour de vous. Ce n'est que ma vision. Je comprendrais que vous ne la partagiez pas, mais je vous fais part de mon ressenti lors de la présentation.

Je reviens sur ce qui a été retenu. C'est un peu ce que nous vous avons dit lors la dernière séance. En l'occurrence, cette série de mesures n'a pas de sens dans l'exercice du métier, il faut revoir le process. L'expertise reprend tout ce que nous avons dit. On referme la demi-porte, même position initiale, c'est du bon sens. Vous rajoutez la trappe. Quelques préconisations ont été faites sur les trappes pour qu'elles soient plus rigides, avec une facilité d'ouverture pour éviter de se blesser, et il n'y aura plus de plexiglas afin de laisser l'air circuler. La vérité d'hier n'est plus celle d'aujourd'hui puisqu'à l'époque, des plexiglas étaient installés pour isoler le machiniste-receveur. On pensait que le virus circulait facilement dans le bus et qu'il fallait isoler le machiniste-receveur du contact avec le virus. Sur cette partie, nous notons ce que vous avez retenu.

J'aimerais savoir s'il y a une spécificité sur la désinfection, si vous avez changé le process ou s'il faut désinfecter chaque fois que l'on fait une opération sur une pièce. Faut-il se désinfecter les mains et les parties que l'on a touchées chaque fois que l'on a vendu un ticket ?

Quant aux explications données aux agents, vous avez fait le choix de ne pas passer par les CSE mais par le central. Quand les salariés verront les élus terrain, ils n'auront pas plus d'explication. Nous n'avons pas de date ni d'explications précises. Nous attendions cette séance. Nous avons eu quelques explications *via* l'organisation syndicale, mais elles étaient succinctes. Je suppose que vous vous appuyez sur les REL, les n+1 des machinistes-receveurs, et uniquement sur eux, pour livrer des explications. J'espère qu'ils ont été briefés. Il n'y a pas pire qu'une mauvaise campagne d'explications à des machinistes-receveurs qui sont déjà dans la défiance sur ce projet. Prenez-le comme une alerte.

Pour terminer, je remercie M. GUYOT d'avoir parlé du DUER et de sa mise à jour. Nous avons beaucoup parlé de la reprise de la vente à bord, mais peu du DUER. Beaucoup de mesures en ont été retirées. Il faudra le remettre à jour « dans un temps raisonnable » pour reprendre l'expression de l'entreprise.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je donne la parole à M. SENCE sur la première partie de votre intervention et à M. GUYOT sur les modalités de déploiement de l'information.

M. SENCE.- Je me suis mal exprimé, je rassure M. CHIKH. Les machinistes que nous avons rencontrés ne nous ont pas dit qu'il fallait reprendre la vente à bord, mais que s'il fallait le faire, il était préférable d'opter pour une configuration la plus proche possible de celle connue avant la pandémie, c'est-à-dire portillon fermé et non portillon ouvert en devant se lever, plutôt que dans celle envisagée au départ. Indépendamment de la vente à bord, un certain nombre d'entre eux

souhaitent revenir dans l'exercice de leur métier et notamment de la conduite à la configuration en portillon fermé. Je n'ai pas voulu dire qu'ils préconisaient la reprise de la vente à bord. Si vous l'avez compris comme cela, je me suis mal exprimé.

Quant au rite d'accueil, je partage avec vous le fait que l'accueil doit se faire, même dans la configuration actuelle. Il est mentionné dans le rapport de l'expert que dans la configuration connue aujourd'hui, la relation est dégradée par rapport à la configuration portillon fermé. Pour voir le voyageur qui monte, le machiniste doit se tourner davantage. Il est aussi plus compliqué pour lui d'avoir un échange avec le voyageur si ce dernier pose une question, parce qu'il faut qu'il se retourne et que la distance est plus grande. La vitre anti-agression en place et le port du masque de part et d'autre compliquent la relation avec le machiniste.

Revenir à une configuration avec portillon fermé ne supprime pas tous les problèmes évoqués mais les limite, notamment par le fait que le machiniste n'a plus à se retourner et qu'il se trouve dans la configuration précédente en termes de position.

La désinfection et la nébulisation n'évoluent pas à l'occasion de la reprise de la vente à bord. Il reste néanmoins des points à voir sur les différents gestes. Un certain nombre de machinistes ont fait des propositions lors des essais sur la cinquantaine de bus. Au lieu de ramasser les pièces une à une et de se désinfecter, ils proposaient par exemple de faire glisser les pièces dans le tiroir en utilisant une lingette, quitte à les trier en fin de service. Il y a eu d'autres idées. Cela reste à affiner. Nous avons quelques solutions.

La façon dont tout cela sera expliqué aux machinistes est un point important. Nous nous appuyerons sur les REL, mais pas uniquement. Des supports de communication sont en cours d'élaboration. Ils sont destinés à différentes populations et avant tout aux machinistes, pour expliquer la raison de la reprise de la vente à bord, afin de redonner du sens et donner un éclairage sur le processus, notamment concernant la désinfection. Le support sera plus léger que celui que vous aviez vu précédemment, puisque le processus est plus simple que celui envisagé préalablement.

J'ai oublié de parler d'un élément évoqué par l'expertise, qui a été le sujet de beaucoup d'échanges, celui des temps de parcours. En toute transparence, nous avons étudié l'exploitation des lignes sur lesquelles avait été réalisée la vente à bord pendant les quelques jours de l'expérimentation du mois d'octobre. Nous avons regardé cela de façon brute, parce qu'au-delà de l'expression des machinistes par le biais des questionnaires et des régulateurs, il n'est pas possible de savoir quelle est l'origine des éventuels problèmes d'exploitation.

Nous avons constaté sur la trentaine de lignes ayant mené l'expérimentation, que trois dont la 351 (aéroportuaire) et la 22 dans Paris ont connu des problèmes de pertes kilométriques liées à des temps de parcours ces jours-là. Nous ne savons pas si c'est lié à la vente à bord. Sur 90 % des lignes, nous n'avons pas relevé de problèmes particuliers durant ces jours-là.

Concernant les temps de parcours, un dernier point a été relevé dans l'expertise. Ce que je vous dis est global. On trouvera forcément les lignes sur lesquelles il y a des problématiques locales, mais les régulateurs du CRIV ont eu ces derniers temps à gérer des avances avec des problèmes d'embouteillage dans les terminus, plutôt que des problèmes de temps de parcours insuffisants. Là aussi, j'ai regardé les pertes kilométriques. La semaine dernière, un tiers des lignes étaient encore en TM vacances scolaires alors que celles-ci étaient finies. Les pertes sont plus faibles que celles connues depuis 2018. Il y a eu une baisse pendant les périodes de confinement, tout le monde le comprend, mais il y avait moins de pertes kilométriques la semaine dernière malgré l'application des TM vacances scolaires sur 30 % des lignes.

Cela ne retire pas les problèmes locaux que nous avons identifiés indépendamment de la problématique de la vente à bord, puisque nous menons des études ligne par ligne sur l'exploitabilité des TM, ce qui conduit aux études fournies à Île-de-France Mobilités pour demander des temps supplémentaires pour allonger les temps de parcours.

M. GUYOT.- M. SENCE a déjà évoqué la communication. Il y a trois niveaux de communication auprès des machinistes-receveurs, qu'il me paraît important d'envisager. Quand on évoque la communication pour les voyageurs autour du SMS ticketing ou la nécessité de disposer d'un titre de transport avant de monter dans le bus, cette information n'est pas destinée qu'aux voyageurs. Il faut que les machinistes-receveurs puissent bénéficier d'une communication pour une meilleure compréhension du système d'achat et de validation de ces SMS ticketing dont la croissance se vérifie, puisqu'il y a eu 42 000 ventes durant la première semaine de janvier, ce qui est le record hebdomadaire de ventes de ces tickets depuis mars.

Le deuxième axe, qui a été rappelé par M. SENCE, est celui du sens de la reprise de la vente à bord, qui n'est pas que de vendre des titres. Cela va bien au-delà. M. AGULHON a rappelé la mission de service public.

Enfin, dès lors que l'on parle d'adaptation des processus, procédures ou méthodes de reprise de vente à bord, les outils de communication sur les mesures sanitaires liés à la vente à bord ont vocation à évoluer et à faire l'objet d'un portage managérial auprès des machinistes-receveurs, avec une présence renforcée des REL et des préventeurs sur le terrain pour accompagner les machinistes-receveurs, donner du sens non seulement à la reprise de la vente à bord mais aussi aux mesures sanitaires, afin qu'elles soient bien appliquées, pour rassurer sur les mesures mises en place, et être en proximité des machinistes-receveurs pour répondre à leurs questions.

Ces mesures de déploiement pourraient faire l'objet d'éléments complémentaires que nous serions amenés à discuter en respectant les prérogatives des instances. Je n'ai pas en tête le calendrier précis. Je crois qu'il est prévu une CSSCT Centrale prochainement. Ces questions pourraient, sous réserve de l'accord du Secrétaire, y être présentées.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Nous aurons prochainement une séance CSSCT Centrale, le 18, me semble-t-il. Je rajoute deux questions. M. GUYOT a bien noté dans la déclaration UNSA RATP qu'il y avait sept questions. Pourrions-nous avoir des réponses écrites dans un délai raisonnable, à ces sept questions pour que nous puissions avoir une trace ? Cela nous permettrait d'apporter des réponses à certaines questions posées sur le terrain par nos collègues machinistes.

Pourrions-nous savoir quelles lignes vendaient le plus de tickets ? Nous n'avons pas eu ces réponses jusqu'à présent.

M. LE PRÉSIDENT.- Je donne la parole à Mme MEUNIER, puis je propose une réponse groupée.

Mme MEUNIER.- J'ai été interpellée par le sujet des machinistes-receveurs qui étaient favorables à une reprise de la vente dans des conditions similaires à la position initiale. Selon moi, c'est une interprétation.

J'entends que les machinistes-receveurs souhaitent reprendre la vente à bord, mais quand nous ne serons plus en situation de crise sanitaire avec un risque Covid, quand la situation au niveau national et international sera revenue « à la normale ». Le quotidien des machinistes est

suffisamment anxiogène au regard des dernières annonces. Cela ne s'améliore pas, puisque même la direction nous annonce qu'elle sera peut-être de nouveau obligée de recourir au chômage partiel.

Les conditions de travail des machinistes-receveurs sont aujourd'hui dégradées, avec des suppressions de services, des dates de CA imposées sans changement possible, de la désinfection individuelle des postes de travail sans prise en compte officielle du temps nécessaire. Doit-on dégrader davantage les conditions de travail et d'exercice du métier ?

Pour finir, j'entends qu'il faudra faire une campagne avec flyers, solliciter les REL sur les nouvelles conditions envisagées par l'entreprise pour reprendre la vente à bord. Je suis toujours un peu sceptique sur la notion de campagne dans l'entreprise.

S'agissant des élections professionnelles ou gouvernementales, la campagne a lieu en amont. La RATP se dédouane souvent de campagne en mettant un flyer dans les casiers des agents, parfois trois ou quatre jours avant la mise en place. Si une campagne est envisagée, elle doit être largement efficace et en amont.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous pouvons noter votre dernier point sur les précautions à prendre, pour nous assurer que l'information sera largement diffusée. À la suite de l'interpellation de M. CHIKH, M. SENCE a largement expliqué de nouveau ce qu'il a voulu dire par son propos.

Quant aux raisons pour lesquelles nous reprenons la vente à bord, la question que vous posez fait l'objet des échanges que nous avons depuis plus d'une heure.

M. GUYOT pour répondre à la question de Mme AZEVEDO ?

M. GUYOT.- S'agissant des sept questions, nous nous attacherons à ce qu'il y ait les éléments de réponses et que ce soit tracé par écrit. Quant aux lignes, je laisse la parole à M. SENCE.

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'ai pas compris que la réponse devait être donnée aujourd'hui. Pourrions-nous fournir les informations demandées ?

M. SENCE.- Non, nous ne pourrions pas le faire, parce que la donnée en notre possession est celle du volume d'achat par les machinistes aux ADUP, mais que nous ne savons pas sur quelle ligne sont utilisés les titres. Dans certains terminus, il y a des ADUP, mais on ne sait pas sur quelle ligne les titres seront utilisés. Je n'ai pas la possibilité de donner cette réponse.

M. LE PRÉSIDENT.- Comme il a été indiqué à plusieurs reprises, nous nous donnons rendez-vous pour la prochaine séance du CSEC pour remettre ce point à l'ordre du jour avec une consultation en bonne et due forme, après un passage préalable en CSSCT Centrale à la date indiquée par Mme AZEVEDO.

Avant de clore ce point, je donne la parole à M. SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- On parle beaucoup des IRP. C'est légitime puisque nous sommes en phase de consultation, mais j'entends les organisations syndicales et leur positionnement. Celles qui se sont exprimées sur le sujet sont assez proches. Quel phasage lié aux expertises, à la médecine du travail et au travail réalisé à tous les niveaux, a été anticipé pour informer les organisations syndicales sur cette évolution ?

Les instances représentatives du personnel, c'est une chose. Nous verrons comment signer l'ordre du jour pour le 27, parce que d'autres points se greffent à l'ordre du jour du 27 janvier.

Rien n'est établi pour cette date. J'aimerais savoir où sont les organisations syndicales dans tout cela. Je sais qu'elles ont été un peu informées, mais le dialogue social doit avoir lieu. Il n'a pas lieu au niveau des IRP.

M. GUYOT.- Il y a toujours les prérogatives de l'instance et le dialogue social avec les organisations syndicales représentatives. Avec M. SENCE, nous avons reçu les organisations syndicales représentatives de RDS, lundi et mardi, avant la séance d'aujourd'hui, dans la configuration souhaitée par chaque organisation. Cela a été l'occasion de transmettre des éléments qui avaient été donnés à la CSSCT du 6, à savoir les rapports du cabinet Elios, le rapport du cabinet Atrisc et la note de la médecine du travail. Il y a eu un échange sur la manière dont l'employeur pouvait entendre faire la synthèse de l'ensemble de ces éléments et se positionner, sachant que nous aurons ce débat dans le respect des prérogatives des instances représentatives du personnel.

Cet équilibre a été donné. Si la question est de savoir s'il est nécessaire d'avoir un nouvel échange avec les organisations syndicales, pourquoi pas. La porte est toujours ouverte pour ces échanges avec les organisations sociales représentatives de RDS.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je vous remercie, ainsi que tous les intervenants d'aujourd'hui pour la qualité des débats. N'étant pas machiniste-receveur, cela m'a éclairé. Je propose une pause bien méritée.

M. LE PRÉSIDENT.- M. DAVOISE vient de demander la parole. Nous ferons la pause après.

M. DAVOISE.- Je vous remercie Monsieur AGULHON. Je voulais intervenir après avoir écouté les échanges, les arguments avancés par la direction, MM. GUYOT et SENCE, et ceux de M. AGULHON. J'ai attentivement écouté les élus UNSA et CGT. Je voudrais pour ce qui concerne la CGT RATP et la CGT RATP Bus vous livrer mon analyse à chaud sur les échanges qui viennent d'avoir lieu. Vous êtes en train de construire une proposition en direction des organisations syndicales représentées au CSEC, qui serait acceptable dans une configuration sanitaire de sortie progressive de la crise.

Pour reprendre les éléments fournis par M. SENCE et Mme DAGAND, retirer le plexiglas, fermer le portillon en maintenant la vitre anti-agression levée avec utilisation de la trappe, fournir du gel hydroalcoolique et un paquet de lingettes désinfectantes dans la dotation aux machinistes-receveurs, cela semblerait acceptable pour les machinistes-receveurs dans un cadre de début de sortie de crise confirmé. Nous sommes loin de cette sortie de crise. Je ne vais pas reprendre les propos de la déclaration de mon syndicat.

Je suis toutefois satisfait des échanges et de constater que les délégués de l'UNSA sont à peu près sur la même position de non-reprise de l'activité de la vente pour des raisons que je vais répéter : l'impact financier est ridicule au regard des financements dont bénéficie la RATP pour faire fonctionner le service public, et on est loin d'être sorti de la crise sanitaire qui pourrait encore s'aggraver au regard de l'évolution du virus, qui a désormais des variants encore plus contagieux.

Le gouvernement va prendre des décisions importantes qui pourraient de nouveau paralyser encore plus sévèrement l'économie du pays et restreindre davantage les déplacements. Je ne comprendrais pas que sous une simple injonction dogmatique, pour ne pas dire idéologique, de la Présidente d'Île-de-France Mobilités, la direction de la RATP s'entête à vouloir faire reprendre l'activité de la vente à bord des bus. Je ne suis pas le seul à le penser.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur DAVOISE. Personne ne s'entête. La réponse à votre question est assez simple. Nous considérons que les conditions sanitaires le permettent.

Je propose de reprendre à 11 heures 50. Cela vous convient-il, Monsieur SARRASSAT ?

M. LE SECRÉTAIRE.- C'est parfait.

M. LE PRÉSIDENT.- Je remercie Mme DAGAND pour la lecture de son rapport d'expertise et sa disponibilité durant cette séance, MM. SENCE et GUYOT pour leurs interventions qui ont permis une qualité d'échanges que M. SARRASSAT a soulignée. Je m'associe à son commentaire sur le sujet. Merci à tous les trois.

La séance, suspendue à 11 heures 36, est reprise à 11 heures 50.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous reprenons la séance.

IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Présentation de la création d'une unité d'affaire au sein du
Département SUR dans le cadre de la loi LOM**

Camille COCHAT, Chargé de mission SUR

participe à ce point de l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT.- Je donne la parole au président de la Commission économique, qui a examiné le dossier et qui va nous faire lecture de son rapport.

M. SARDANO.- Pour traiter ce dossier, la commission a reçu Mme Camille Cochat CTO du projet. La traduction littérale de cet horrible acronyme / anglicisme serait Chef de projet de transformation...

Nous la remercions pour la qualité des échanges qui furent fort intéressants et qui sont venus compléter un dossier que nous avons trouvé en première lecture assez léger.

La mise en place d'une unité d'affaire au sein du département SUR répond en priorité à des obligations légales. L'article 120 de la fameuse LOM modifie le code du transport et en particulier les articles L2251-1 et suivants. Ces articles précisent le rôle des services de sécurité interne de la SNCF et de la RATP. Ils placent l'ART comme autorité de surveillance et de régulation de ces activités. Comme cela est aussi le cas pour les infrastructures.

Cette autorité qui succède à l'ARAFER voit son domaine de compétence s'étendre et en particulier sur des périmètres RATP ce qui n'était pas le cas auparavant. L'ART est aussi connu pour son exigence et sa rigueur.

La sécurité des réseaux fait partie de ces nouveaux périmètres avec deux dates importantes :

1^{er} janvier 2021 mise en place du nouveau modèle économique de SUR sous réserve de validation de l'ART. Et possibilité de contrat hors RATP si demande d'IDFM (EX : T9)

1^{er} Janvier 2025 : sorti du réseau de surface du monopole et donc intervention du GPSR sur ce réseau uniquement suite à appel d'offre et contrat spécifique.

Pour ce qui est du réseau ferré et RER, le monopole de la sécurité pour SUR perdura et prendra en compte les futures lignes du Grand Paris. Cette augmentation d'activité devant compenser les pertes qui pourraient concerner le réseau de surface qui aujourd'hui représente 44 % des activités du GPSR.

Dans le même temps l'entreprise souhaite profiter des opportunités qui s'offrent pour développer le chiffre d'affaire de SUR tout en se créant de la marge. La formation, le conseil, le traitement des enregistrements vidéo et audio sont autant de domaines en perspectives.

Concrètement la constitution en BU a obligé la direction a identifié plus finement ses couts. Au total cela représente 111,5 M d'€ dont 92 M d'€ de charges internes à SUR ; 14,5 M d'€ des départements centraux (dont SIT pour la fourniture du matériel, Val pour la location des locaux, UO VA pour le prêt des véhicules etc.) et 5,2 M d'€ d'autres départements dont RDS et le recueil social, M2E pour la maintenance des sites, MOP pour l'assistance aux projets.

En contrepartie, SUR percevra des revenus de ses prestations auprès des départements demandeurs que sont les exploitants mais pas que puisqu'il existe des prestations effectuées aussi pour le compte de MOP, GIS etc...

Ce nouveau modèle de gestion oblige aussi à définir les actifs de l'unité d'affaire. On y retrouve pour 2,9 M d'€ des actifs affectés et utilisés par SUR, c'est avant tout les armes et les coffres. 3 M d'€ sont aussi transférés de GI vers SUR avec en particulier le système Aigle qui n'est utilisé que par SUR (erratum sur la page).

In fine, toutes les prestations de SUR devront faire l'objet de conventions qui pour commencer seront finalisés avec les départements. Et non les BU comme à Bus. Des réflexions sur la création d'indicateurs sont en cours au-delà du simple suivi quantitatif des prestations. La recherche de performance et le développement de la relation client-fournisseur sont aussi au cœur du projet. Les prestations doivent aussi faire l'objet d'une facturation transparente pour éviter tout risque de financement croisé, la séparation comptable devant être totale entre l'unité d'affaires et les autres activités de l'EPIC. Un document de référence sera d'ailleurs validé par l'ART dans les mois à venir. La commission a demandé que ce document nous soit présenté après sa validation.

Des formations pour accompagner ce changement sont prévues.

Pour revenir sur l'aspect réglementaire, les différents acteurs sont toujours en attente de la publication des décrets. Publication qui marquera le vrai top départ. Des inquiétudes persistent sur l'avenir de la sécurité du réseau de surface avec des contrats dépendant de la volonté d'IDFM. Des inquiétudes aussi sur l'avenir de cette Business Unit et son éventuelle filialisation qui ne semble pas prévue à court terme.

Ce dossier a été présenté pour avis au CSE DSC et a obtenu un avis négatif suite à l'absence de nombreux élus en raison du mouvement de grève du 17 décembre. Les élus présents se sont abstenus ce qui a généré un avis négatif.

En complément du dossier nous avons reçu l'organigramme de SUR et l'état des effectifs suite aux demandes de la commission.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur SARDANO. Avant de donner la parole à Mme COCHAT pour des commentaires, il y aura peut-être des questions dans les déclarations de M. BAZIN pour la CGT et de M. HUBERT pour la CFE-CGC.

M. BAZIN.- Monsieur le président,

Vous nous informez ce jour de la transposition effective du département SUR en unité d'affaire au 1^{er} janvier 2021. Pourquoi cette information arrive-t-elle après coup au sein de l'instance, alors que le changement a déjà eu lieu? Le dossier qui nous est présenté n'est d'ailleurs qu'une première étape.

En effet, la Loi sur les Orientations des Mobilités fixe le cadre d'activité pour SUR, mais elle consigne également le calendrier de l'ouverture à la concurrence qui s'appliquera pour le département RDS au 1^{er} janvier 2025.

Pour ce qui est de SUR, ou plus particulièrement celui du GPSR, il est indiqué qu'il évoluera dans un périmètre défini en situation de monopole sur le réseau ferré (Métro ; RER) comme c'est le cas aujourd'hui et verrait ce dernier s'élargir avec l'arrivée du réseau du Grand Paris. Pour ce qui concerne le réseau de surface, le GPSR pourrait se voir intervenir à la demande.

Dans le même temps, la direction nous informe que le décret d'application n'est pas encore paru, obérant de fait les conditions de la tarification.

La LOM, instaure des obligations vis-à-vis de l'Autorité de Régulation des Transports. Celle-ci émettra un avis sur les règles de séparation des comptes, ainsi que sur le périmètre d'activité du GPSR en monopole ou de surface. Enfin un autre rôle important lui est dévolue, sur la rémunération des infrastructures d'IDFM, telles que les gares routières avec plusieurs intervenants existants comme la Région, des Communes ou des Départements. Tout sera épluché minutieusement.

Si nous pouvons nous féliciter d'une réelle reconnaissance du savoir-faire et de la qualité de service du département SUR, et plus singulièrement du GPSR dans un cadre identifié, son savoir-faire est quant à lui remis en cause sur le réseau de surface. Ce dernier représente pas moins de 44% de l'activité de SUR.

Ce secteur d'activité, la « sureté », sur le périmètre qui doit être ouvert à la concurrence d'ici au 1^{er} janvier 2025 sera fortement soumis à une guerre des prix. Mais à ce jour, personne n'est en mesure de répondre aux futurs appels d'offres. Les 87 entreprises constituant le réseau OPTILE ne sont pas structurées pour, car trop petites. TRANSDEV, RATP DEV ou encore KEOLIS n'ont pas de structure (sécurité des biens ou des personnes). Sauf si la SNCF avait l'intention de

filialiser la SUGE. Seule la RATP a ce savoir-faire et cette structure avec des agents formés et déployés sur toute l'île de France.

De plus, avec 44% de son activité sur le réseau de surface, comment se produirait dans le cas de pertes d'exploitation de lignes, la redistribution de l'activité du GPSR ? Les agents seraient-ils redéployés sur ce qui resterait du réseau en monopole ? Comment se projeter en termes d'effectifs, lorsque la direction annonce la perte de 20 à 30% du réseau de surface. Un paradoxe est même institué avec la préservation de l'activité sur le T9 !

Là encore, la direction nous renvoie vers IDFM, qui ne donne aucune indication, mais comme la fourmi dans la fable de Jean De Lafontaine, la direction a déjà travaillé sur la rationalisation des secteurs de SUR en passant de 27 à 14.

Sur les coûts, les facturations ou les marges, nous n'avons aucun élément d'appréciation économique ou encore organisationnel. Il est toutefois retenu que le GPSR pourra intervenir en dehors du réseau RATP, ce qui pose la question de la mission réelle de l'activité du GPSR. Toutefois, ces activités seront conventionnées, ce qui n'est pas le cas actuellement. Les départements d'aujourd'hui deviendront les clients de demain.

Chaque centre bus étant depuis peu un centre d'affaire, il doit donc évaluer ses besoins tant en exploitation, qu'en maintenance ainsi qu'en sécurisation du secteur qui lui incombe. Mais également sur ses coûts et ses marges. La tentation sera grande, demain de conventionner avec un autre prestataire, dont le personnel serait moins bien formé, en partant d'une simple analyse financière.

La direction nous répond y avoir fortement travaillé avec RDS et que cela pourrait dans un second temps être présenté aux IRP.

La CGT s'interroge sur une dérive vers un dumping social.

De plus, si notre savoir-faire est reconnu, c'est parce que nos agents sont bien formés, que leur recrutement est très sélectif. Cela signifie également que notre centre de formation est performant. Si filialisation il doit y avoir demain, quel sera son devenir ? Préserverait-on son sérieux et sa qualité, à défaut d'en faire un vecteur de création de bénéfices ?

La CGT s'interroge sur les méthodes de calcul du coût horaire. SUR sera-t-il une unité indépendante pour aller chercher de nouveaux marchés et de la marge ?

Quelles seront ses relations avec la SUGE, lorsque l'on connaît la volonté à pousser à la création d'une police ferroviaire de la présidente de Région ? Il lui sera demandé d'intervenir hors secteur RATP, mais avec QUI, sous quels marchés et quelles conventions ?

Notre parallèle se porte sur l'ouverture à la concurrence des TER pour laquelle la SNCF serait tentée de contractualiser avec le GPSR pour les lignes (J,D,R,T,B...) et de redéployer ses effectifs de la SUGE sur son réseau national.

Face à l'ensemble de ces interrogations qui sont à ce jour dans l'attente de réponses et d'orientations d'IDFM, les Organisations Syndicales et les élu(e)s auront besoin d'éclairages supplémentaires après parution du décret et sur l'éventualité d'une séparation plus importante entre les activités de l'ÉPIC et celles relatives à des ouvertures de marchés. Et par ailleurs, sur les enjeux d'une réorganisation à l'heure du déménagement du PC Sécurité. Le statut public de l'entreprise lui confère le cadre régalien pour son activité de sûreté des biens et des personnes. Cela lui attribue une responsabilité bien supérieure à une officine de sécurité.

Monsieur le Président, la CGT RATP profite de cette séance, pour vous rappeler, encore une fois de plus, que nous sommes toujours dans l'attente du détail des benchmarks que l'entreprise a réalisé, pour nous convaincre que nous ne sommes pas compétitifs par rapport à la concurrence.

Monsieur le Président, pouvez-vous aujourd'hui devant tous les élu(e)s présents, vous engager sur une date de remise de cette analyse.

Merci...

M. LE PRÉSIDENT.- Deux points, avant de donner la parole à M. HUBERT, puis à M. FAUCHEUX. Nous sommes dans une information du CSEC, puisque la procédure d'information et consultation a eu lieu, comme cela a été rappelé, au sein de l'instance DSC. C'est un point unique d'information, ce qui n'empêche pas de prendre des informations régulières sur l'évolution du dossier.

Quant à votre question sur le benchmark, l'équipe Diapason a interpellé l'ensemble des départements pour avoir les dernières données à jour. Nous devons avoir un point mi-janvier avec Mme BETTON GUILAIN. Je pense que vous aurez la réponse dans la deuxième quinzaine de janvier.

M. HUBERT.- Rappel du contexte : La LOM a été votée et promulguée le 24 Décembre 2019 et prévoyait dans l'article 120 le périmètre d'activité de SUR avec pour échéance de l'application d'un nouveau cadre d'exercice au 1^{er} Janvier 2021.

Elle s'est traduite par 4 évolutions majeures pour le département :

- Une coexistence d'activité monopole (réseau historique et les lignes du grand Paris) et en concurrence (réseau de surface).
- Des activités qui seront régulées par l'ART (ex ARAFER). (Comme le commissaire aux comptes d'une entreprise privée)
- Un environnement concurrentiel avec une séparation fonctionnelle à mettre en œuvre et une pression économique nouvelle
- Une évolution du territoire et du métier avec de nouvelles formes de délinquance

En 2020, le réseau de surface représente 44% de l'activité du GPSR, le redéploiement sur le réseau ferré devrait limiter l'impact des activités à la demande.

Toutes les activités de SUR seront conventionnées avec tous ses clients internes, couvertes par le contrat avec IDFM. Dès le premier trimestre 2021 le tarif des prestations incluses dans le document de référence sera validé par l'ART. En 2025 il conviendra de se développer à l'extérieur de l'entreprise pour permettre d'améliorer la marge.

L'Unité d'Affaires Sur est évaluée à 111,5 M€ comprenant 91.8M€ de charges SUR, 14.5M€ de charges des départements centraux (SIT, VAL, GIS, CGF, UOVA) et 5.2M€ pour les autres départements comme RDS, MOP, RATP Infra, M2E.

La mise en place de l'Unité d'Affaires SUR implique la mise en œuvre de conventions entre les Départements prestataires et client, elle permettra de développer la compétitivité de SUR et à préparer les managers à l'ouverture à la concurrence en pilotant au travers d'indicateurs la performance et la recherche de la satisfaction client.

LA CFE CGC est consciente de la nécessité et de l'obligation du Département de créer cette BU au regard de la LOM. Nous avons bien noté qu'une filialisation était impossible et nous

serons également vigilants à ce que cette création d'Unité d'affaire n'interfère pas dans la future réorganisation NOA2 et n'augmente pas par conséquent sa productivité prévue sur l'encadrement.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HUBERT. Monsieur FAUCHEUX ?

M. FAUCHEUX.- Cette déclaration ne peut et ne doit ignorer le contexte dans lequel arrive cette évolution. Il s'agit bien entendu de La LOM votée et promulguée le 24 Décembre 2019 qui prévoit à l'article 120 le périmètre d'activité de SUR avec pour échéance de l'application un nouveau cadre d'exercice au 1^{er} Janvier 2021.

Ces évolutions majeures pour le département qui sont ici succinctement présentées et mis en relief avec des images dans un dossier de présentation aussi léger que les conséquences en termes de sûreté sur les territoires historiques exploités par la RATP, risquent d'être LOURD !

En effet, une coexistence d'activité SUR en monopole (pour le réseau historique et les lignes du grand Paris) et en concurrence (pour le réseau de surface) pose des interrogations que nous ne tarderons pas de vous présenter et ce bien que ces activités soient régulées par l'ART (ex ARAFER). Le nouvel environnement concurrentiel ainsi créé avec une séparation fonctionnelle à mettre en œuvre et une pression économique nouvelle pourra-t-il tenir compte des insécurités sur les réseaux de surface global, sachant l'évolution des territoires exploités et des métiers à venir ainsi que des nouvelles formes de délinquance ?

Quelle politique de sûreté entendent mener IDFM ou les pouvoirs politiques hors réseau historique Métro RER et Grand Paris ?

Quelles ambitions pour le groupe RATP à terme : 1°- sur les activités aujourd'hui exercées par SUR ? 2° - sur le RDS ? Et 3°- sur Optile ?

Quel sera, in fine, le niveau de sûreté, de sécurité et de maîtrise du territoire ? Pour gagner plus, nos dirigeants ne voudraient-ils pas sacrifier les agents et les voyageurs du Réseau de surface aux profits de ceux empruntant les modes Lourds ?

C'est autant de questions qui se posent bien au-delà de la séparation comptable

En effet, afin d'assurer l'autonomie et l'étanchéité de SUR et d'assurer une séparation comptable solide et rigoureuse auditable par l'ART, le Département est contraint de créer cette unité d'affaire. La BU permettra le fonctionnement en coût complet avec mise en place de refacturations internes, affectation d'un chiffre d'affaires, le pilotage de tous les investissements au service de la performance et de ses indicateurs.

Cette entrée en régulation implique de définir le périmètre des activités de sûreté, d'identifier les prestations régulées et non régulées (*en réalisant un catalogue de prestation*), afin de définir les coûts associés et d'en ressortir un coût complet et un coût horaire des prestations. Le catalogue identifie toutes les prestations du département, certaines d'entre elles à tarif régulé seront intégrées au document de référence soumis à l'ART. Ces prestations seront conventionnées avec les différents départements de l'entreprise en 2021.

Toutes les activités de SUR seront conventionnées avec tous ses clients internes, couvertes par le contrat avec IDFM.

Dès 2021 le tarif des prestations incluses dans le document de référence sera validé par l'ART.

La mise en place de l'unité d'affaire de SUR implique la mise en œuvre de conventions entre les Départements prestataires et clients. Ce fonctionnement en coût complet vise à enregistrer la totalité des coûts générés, mais surtout à développer la compétitivité de SUR. Au travers de conventions, SUR sera amené à suivre les prestations prévues, les coûts associés, ainsi que les indicateurs permettant de piloter sa performance et de rechercher la satisfaction client.

Cette nouvelle présentation montre les premières données chiffrées :

L'unité d'affaire SUR est évaluée à 111,5 millions d'euros (soit au niveau des charges une répartition de 91,8 millions en interne SUR, 14,5 millions pour les départements centraux (informatique, politique RH) et 5,2 millions pour les autres départements (maintenance, locaux centres bus, accompagnement projets).

Le département possède également des actifs : certains affectés et utilisés par SUR env. 2.9M€, d'autres utilisés par SUR mais affectés au GI env. 3M€, pour finir ceux utilisés par SUR et affectés à d'autres départements pour env. 0.1M€.

Pour la tarification, la méthode de calcul concernant le coût horaire des activités régulées sera faite à partir du nombre de jours travaillés par agent et de l'effectif de production, les heures à produire sont calculées. Le coût horaire est obtenu par la division de l'assiette par le nombre d'heures à produire. Comme le décret n'est pas encore sorti le département est toujours dans l'attente des retours des échanges effectués avec le ministère avant passage au conseil d'état du décret, la tarification n'est pas encore effectuée.

Avec les éléments de construction actuels sans faire de productivité le département SUR arrive à l'équilibre : le département est à la hauteur de la réalité du coût de l'activité et d'une marge raisonnable. Les amortissements futurs seront intégrés dans le cout des charges de la BU. La tarification va évoluer dans le temps et sera validée chaque année sur la base de la copie de l'année précédente.

Même si nous pouvons souligner la qualité du dossier présenté, néanmoins beaucoup d'incertitudes pèsent encore sur le périmètre de cette BU. De plus, même si la direction nous assure que non, cette Bu sera-t-elle l'amorce d'une filiation possible comme dans beaucoup de départements de l'entreprise ?

L'UNSA RATP relève que de nombreux éléments importants sont encore manquants dans le dossier et pour certains semblent inconnus de la part de la direction (contrat IDFM non signé à ce stade, décret non promulgué définissant les activités du GPSR en réseau de surface et quid de la loi de sécurité globale et du positionnement du GPSR...) Souhaitons que ceux-ci nous soient prochainement présentés !

Souhaitons enfin que le GPSR continuera de protéger les biens et les personnes des agressions dramatiques qui font trop souvent la une des journaux ; la RATP doit rester précurseur en ce domaine.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur FAUCHEUX. Je propose de céder la parole à Mme COCHAT, qui a noté un certain nombre de points sur lesquels elle souhaite revenir.

Mme COCHAT.- Bonjour à tous. Merci de vos retours. Je voudrais préciser deux points.

Sur le T9, Île-de-France Mobilités a partagé avec nous ses interrogations quant à la possibilité de faire intervenir le GPSR. Cela fait partie des échanges que nous avons eus en Commission économique. Cela met en lumière la qualité du sujet et le besoin du GPSR sur un réseau, même en dehors d'un périmètre de la RATP existant aujourd'hui dans lequel on exerce nos missions.

Sur le sujet d'une filialisation potentielle, la LOM déclare que c'est le service interne de sûreté de la RATP qui exercera ces missions en monopole. Il n'y a pas de possibilité de filialisation avec les prérogatives telles qu'elles sont aujourd'hui portées par les agents du GPSR avec leur niveau de formation.

Quant aux moyens qui sont dévolus au réseau de surface, parallèlement à l'évolution de la mise en concurrence et à la manière dont on serait appelé, il y a une évolution sur le réseau ferré, avec des prolongements de lignes et l'arrivée du Grand Paris Express où nous exercerons nos missions dans le cadre d'une activité en monopole.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

A priori, non. Cela clôt ce point d'information que nous souhaitons partager avec vous sur le sujet de la création de cette unité d'affaires. D'autres questions connexes à ce projet de création d'unité d'affaires ont été évoquées. Il est possible de faire un suivi dans l'instance DSC, mais peut-être ici aussi sur la façon dont cela va se mettre en place.

Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Deux points me semblent importants. L'un porte sur l'inquiétude, mais pas du personnel du GPSR. L'activité monopolistique perdurera sur le réseau ferré, métro, Grand Paris et RER, avec les prolongements de lignes et les créations. Si le GPSR ne va plus sur le réseau de surface, il aura de l'activité.

En revanche, il y a une crainte de l'abandon. Pour prendre l'exemple du T9, IDFM se réveille aujourd'hui pour assurer la sécurité, alors que certaines lignes rencontraient des problèmes de sécurité. Il n'y a pas de raison que les tramways n'en aient pas. IDFM se réveille après. On peut imaginer que dans les futurs appels d'offres sur notre réseau historique, nos concurrents comme Transdev répondent sans apporter d'élément de sécurité. Dans le Code du transport, les missions de sécurité sont dévolues à IDFM, qui a la capacité de négocier ces missions de sécurité. Si ce n'est pas inscrit noir sur blanc dans le cahier des charges, je ne mets pas de sécurité en place, j'attends qu'IDFM prenne ses responsabilités et en assume le coût. Le risque est de voir demain, un alignement vers le bas en termes de sécurité. Pour moi, c'est un recul social.

La sécurité des machinistes-receveurs et des voyageurs est indispensable. Ils vont dans des endroits où personne ne va, dans des cités que plus personne ne veut fréquenter. La police n'y va pas. Sans le GPSR pour assurer la sécurité de nos agents et de nos voyageurs, beaucoup de lignes ne circuleraient plus dans certains secteurs en application des droits de retrait.

Il y a une véritable inquiétude sur 2025. Je pense que vous ne pouvez pas nous répondre. Vous n'êtes pas dans la tête de Mme PÉCRESSÉ, vous ne pouvez pas savoir ce qu'elle voudrait faire si elle était réélue. C'est une forte inquiétude sur l'avenir de la sécurité sur le réseau de surface.

Je voulais tempérer mon rapport. J'ai dit que le dossier était assez léger, mais nous avons tous les chiffres. Vous nous avez apporté des éclairages après, parce que les chiffres étaient bruts. Lors de la commission, vous avez été clairs, notamment sur les transferts d'actifs. Cela nous semblait léger au départ, mais vous avez apporté tous les éléments de compréhension sur les éléments chiffrés fournis dans le document lors de la commission. Je tenais à vous en remercier, parce que cela a permis de mieux comprendre une activité qui est complexe. Nous avons tendance à la résumer aux équipes du GPSR.

Une remarque : il y a tellement d'acronymes sur l'organigramme que j'ai demandé des explications aux personnes du Département SUR.

C'est un service important. Le risque est là, Île-de-France Mobilités fait plutôt appel à des services de sécurité de type « grand frère », « médiateur », et pas à des vrais services de sécurité, avec des personnes formées, sélectionnées à l'entrée. La sélection est compliquée, puisque nous avons eu du mal à recruter les 100 personnes supplémentaires qui ont été contractualisées. L'inquiétude est la suivante : qui va faire quoi demain ? Quels seront les choix d'IDFM ? Je crains que l'aspect financier l'emporte sur tout et que la qualité ou le professionnalisme passent après. C'est regrettable.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur VENON ?

M. VENON.- Je tiens à remercier le président de la commission pour la qualité de son rapport et les chiffres détaillés qu'il a pu fournir.

Il manque toutefois des informations essentielles dans ce dossier. Elles pourraient nous démontrer la nécessité d'avoir recours à une *business unit* ou un centre d'affaires, pour parler français. Il nous manque les coûts, un benchmark, même si c'est Île-de-France Mobilités qui décidera plus ou moins d'une stratégie sur la sécurité sur le réseau. Dans la LOM, des réseaux sont identifiés et nous sont dévolus (RER, métro et Grand Paris). Il y a aussi le réseau de surface avec toutes les questions que cela amène, que vous avez pu entendre dans la déclaration CGT. Il y en a d'autres auxquelles vous ne répondez pas.

Je remercie M. SARDANO d'avoir pu développer la déclaration CGT et les quelques points qu'elle soulevait sur la formation, la qualité de la formation, le recrutement. Notre qualité de service est reconnue sur le périmètre, qui nous est dédié et au-delà. Il nous manque la stratégie de développement dans le cas d'une perte de lignes sur le réseau de surface, de 20 ou 30 % comme indiqué dans le benchmark de Roland BERGER il y a une quinzaine d'années, qui revient au goût du jour, sur le redéploiement du personnel. L'effectif sera-t-il constant ?

Dans le cadre d'une *business unit*, l'idéologie est de faire de la marge. Le centre de formation sera-t-il dédié à de la formation pour des externes, pour des entreprises qui seront probablement nos concurrentes demain ? Dans ce cas, il y aura de la facturation. Il nous manque toute la stratégie de développement et d'imprégnation du devenir de la sécurisation des biens et des personnes que nous assumons parfaitement aujourd'hui sur l'ensemble de l'Île-de-France et qui nous est largement enviée.

Il manque certains éléments que nous avons évoqués lors de la commission. Hors périmètre RATP, quelle sera la mission de ce Département SUR ou du GPSR ? Y aura-t-il un rapprochement entre la SUGE et le GPSR pour avoir en Île-de-France une police ferroviaire permettant à la SNCF de redéployer ses effectifs hors Île-de-France sur son réseau national ? Y aura-t-il des missions communes avec la police nationale ? Nous n'avons pas obtenu de réponse à toutes ces questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Mme COCHAT a répondu à certaines des questions que vous venez de poser. On se référera aux minutes. Elles peuvent ne pas toujours correspondre aux attentes. Un point est commun...

M. VENON.- La réponse a pu m'échapper.

M. LE PRÉSIDENT.- Plusieurs questions sont posées sur la stratégie à venir de l'autorité organisatrice en matière de sécurité. Nous avons un peu de mal à y répondre aujourd'hui. Je comprends les interrogations qui ont été reformulées.

Vous avez raison, les exploitants vont répondre au contenu des appels d'offres. C'est donc au moment de la publication des appels d'offres que nous aurons un début de réponse. On peut espérer, au regard de l'expérience du T9, que les enjeux de sécurité soient insérés dans les appels d'offres. En examinant les déclarations des différents candidats, des candidats possibles, des candidats putatifs aux différentes élections, on peut penser que les enjeux de sécurité seront assez largement partagés dans la société aujourd'hui. On peut espérer que cet enjeu sera bien pris en compte dans les appels d'offres d'IDFM.

En attendant et face à ces incertitudes, continuer à faire la démonstration de notre efficacité au juste prix est le meilleur moyen de nous rendre incontournables.

Vous avez tous raison de rappeler la reconnaissance de l'extérieur de l'entreprise sur l'efficacité, d'une manière générale. Il peut y avoir ici et là quelques accrocs, c'est naturel. Globalement, la prestation des équipes du Département SUR est largement appréciée. C'est ainsi que la loi d'orientation des mobilités a reconnu l'utilité de maintenir le monopole de la sécurité sur les réseaux ferrés à cette équipe du GPSR et qu'elle lui a permis de candidater quand la question de la sécurité sera mise en avant dans les appels d'offres. Il y a, vous l'avez souligné, un certain nombre de questions posées.

Les réponses dépendent assez largement de l'autorité organisatrice. Ce n'est pas un moyen de se défausser. Dans le champ régalien de la sécurité, au sens noble du terme, la responsabilité politique doit pleinement jouer son rôle. Depuis tout à l'heure, il a été exprimé un certain nombre de positions sur le sujet, qui sont toutes louables et entendables. C'est aussi l'autorité politique qui doit prendre l'ensemble de ses responsabilités.

Des questions ont été posées sur les coûts, nous n'avons pas encore de réponse parce que l'organisation actuelle de l'entreprise ne permet pas de répondre à l'exercice de fabrication du coût réel de la prestation. Mon Département doit des informations à Mme COCHAT pour finaliser l'exercice de fabrication du coût complet, qui est en train d'être mené à bonne vitesse. Mme COCHAT a sollicité toutes les parties prenantes. De la fabrication de ce coût complet et de l'identification des dépenses, dépendront ensuite un certain nombre d'orientations.

Monsieur VENON ?

M. VENON.- A-t-on recensé le nombre d'entreprises qui sont susceptibles de répondre aux appels d'offres sur ce périmètre qu'est la sûreté des biens et des personnes, et qui pourraient éventuellement concurrencer le GPSR lors d'appels d'offres ? Qui fixe le niveau du juste prix ?

M. LE PRÉSIDENT.- Sous le contrôle de Mme COCHAT, je pense que c'est l'ART qui fixe le niveau. C'est l'intérêt ou l'inconvénient, mais une autorité extérieure estimera ce que vous appelez le juste prix. Je vais laisser Mme COCHAT le confirmer.

Sur les concurrents, peut-être que Mme COCHAT sait répondre.

Mme COCHAT.- S'agissant du tarif, nous attendons le décret pour connaître le périmètre de la régulation de manière plus détaillée. C'est effectivement l'autorité de régulation des transports qui validera la tarification proposée. Elle vérifiera la manière dont le tarif a été établi, les

principes pris en compte et les modalités du calcul. Elle a pour rôle de valider cette tarification, qui sera publique. En fonction de la manière dont sera construit le document de référence, on nous commandera un volume pour un niveau de prestations avec un tarif connu et maîtrisé dans le cadre de la régulation, tant sur le périmètre en monopole que sur la régulation à la demande.

C'est une reconnaissance des savoir-faire et des compétences du GPSR qui fait que nous aurons cette tarification, qui sera différente des entreprises de sécurité privée. Le marché est conséquent, nous n'avons pas constitué la liste des entreprises. À la différence de ces entreprises, nous avons des prérogatives extraordinaires qu'elles n'ont pas. Nous avons des droits d'éviction, elles ont la possibilité d'avoir un port d'arme mais n'exercent quasiment pas ce droit parce qu'il coûte cher d'avoir les armureries, les armes efficaces et les validations nécessaires. Notre tarif sera représenté par les prérogatives que nous avons à ce jour et sera validé par l'autorité de régulation.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais compléter la réponse à la question de M. VENON sur le benchmark. C'est seulement quand nous aurons des précisions bien plus importantes que celles d'aujourd'hui, sur la nature des prestations attendues par l'autorité organisatrice, que nous serons en mesure de déterminer le panel de nos éventuels concurrents. Selon qu'il s'agira de faire de la régulation ou d'envoyer des équipes avec le niveau d'instruction, de compétences et d'habilitations que vient de rappeler Mme COCHAT, nous n'aurons pas les mêmes concurrents en face de nous. Peut-être aurons-nous peu de concurrents si le niveau d'exigence est élevé.

Mme COCHAT.- C'est cela. Les niveaux de réponses pourront être différents en fonction de la demande exprimée par IDFM.

M. VENON.- Je partage votre intervention, Monsieur Le Président, ainsi que celle de Mme COCHAT. Je partage l'idée que si on est en capacité de démontrer notre efficacité, notre investissement en matière d'armurerie, la qualité de notre formation et de notre recrutement, cela fera le reste. C'est la raison pour laquelle je posais la question du juste prix. Si nous répondons aux attentes de l'ART et d'Île-de-France Mobilités et que nous montrons toutes nos capacités et nos qualités, cela réduira le nombre de concurrents.

Pour rebondir sur l'intervention de M. SARDANO, je ne suis pas persuadé que « les grands frères » interviennent pour la sécurité. Il s'agit plutôt de personnes destinées à la médiation, à l'apaisement dans le cadre de certaines situations. Elles n'interviennent pas dans le cadre de la sûreté ou de la sécurité. Le GPSR ou SUR sait aussi le faire.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Je vous associe toutes et tous à mes remerciements à Mme COCHAT pour nous avoir rejoints dans cette séance et pour l'échange que nous avons eu avec elle. Je la remercie et la libère.

Mme COCHAT.- Merci.

IV – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Présentation de la politique de la RATP en faveur de l'habitat pour
l'année 2020 – bilan à 6 mois**

M. LE PRÉSIDENT.- Comme je l'indiquais au début de la séance, le point 4 est reporté à une séance ultérieure.

V – QUESTIONS DIVERSES

M. LE PRÉSIDENT.- La prochaine séance est prévue le 27 janvier. Une partie de la séance pourrait être consacrée au budget. Cela dépendra de la façon dont sera menée la dernière ligne droite des négociations avec IDFM. Cela se joue d'ici la fin de la semaine. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas en mesure de vous confirmer définitivement ni la date ni le contenu de cette séance. Nous reviendrons vers vous le plus rapidement possible pour vous confirmer le créneau et le contenu.

M. BOYER souhaite intervenir.

M. BOYER.- M. BAZIN l'a évoqué tout à l'heure rapidement dans sa déclaration, la CGT vous a adressé en fin d'année dernière un courrier demandant des benchmarks relatifs à Diapason. Nous sommes toujours en attente de la réponse.

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai répondu tout à l'heure à la déclaration de M. BAZIN. Avec Mme BETTON GUILAIN, nous avons mobilisé l'ensemble des départements depuis mi-décembre, pour qu'ils nous confirment et qu'ils réactualisent les benchmarks si nécessaire. J'ai précisé qu'il est prévu une réunion de validation de ces éléments mi-janvier et que vous aurez la réponse fin janvier.

M. BOYER.- Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de conclure. Je cède la parole à M. SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je voudrais revenir sur la problématique du budget, qui doit être présenté lors de la séance de fin janvier et sur le phasage. Il y a eu de nombreux échanges avec MM. NIVAULT et SARDANO. Je le dis assez tranquillement, toutes les instances, la Commission économique, la CSSCT, le CSEC et le CA se déroulent correctement. Il faut aussi avoir le temps de l'analyse du dossier. Des dates avaient été proposées pour respecter les instances. J'attends que ces dates soient respectées. La séance du 27 pourrait durer longtemps si la Commission économique ne pouvait pas travailler. Par ailleurs, l'expertise ne sera pas faite correctement. CGF est dépassé, vu le travail, l'évolution de la crise sanitaire, le contrat IDFM. Le temps des instances s'impose à nous, ainsi qu'au Conseil d'administration.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de me donner l'occasion de préciser un point. Ce n'est pas un sujet de charge de travail particulière de CGF par rapport aux années précédentes. Il s'agit seulement d'un effet de compactage du délai lié au fait que nous ne sommes toujours pas d'accord avec IDFM. C'est la certitude persistante sur des points majeurs de la négociation qui fait que l'on va respecter les délais minimums légaux.

Nous ferons le mieux possible pour anticiper la communication des documents. C'est la dimension exceptionnelle du planning et les conditions de négociation avec IDFM qui nous amènent à cette situation. Je ne pense pas qu'il faille parler de la Covid. C'est le caractère exceptionnel de la négociation.

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous sommes d'accord que c'est une situation exceptionnelle liée à la négociation du contrat et que CGF a certainement fait son travail en temps et en heure. Cependant, les évolutions constantes font qu'on n'est pas prêt pour présenter rapidement un budget. Cela étant, même si on applique les délais légaux, le calendrier sera tout de même extrêmement contraint. Je ne suis pas certain que l'on y arrive. Ce sera un challenge.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous ferons tous les efforts possibles pour que cela se passe de manière efficace et sereine.

FIXATION DE LA DATE DE LA PROCHAINE SEANCE

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous souhaite bon appétit pour l'immédiat, une bonne fin de journée. Nous nous retrouvons le 27, avec un ordre du jour que nous vous préciserons le plus rapidement possible. Bonne journée.

M. LE SECRÉTAIRE.- Bonne journée.

La séance est levée à 12 heures 50.