



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance extraordinaire -----

du

mardi 12 décembre

-----2023-----

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT Laurent DOMINÉ Elies BEN ROUAG Bastien ORSINI	Secrétaire 1 ^{er} secrétaire adjoint Trésorier Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS liste FO RATP CSE 5/SEM
MM.	Marc BRILLAUD Franck CLEMENT Kamel OULD AHMED Nicolas BERGEAUD Abdelhakim KHELLAF André BAZIN Karl BENOIST	Membre titulaire - - - - - -	liste FO RATP CSE 3/SUR liste FO RATP CSE 5/SEM liste UNSA CSE 6/DSC liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
Mmes	Cécile AZEVEDO ¹ Farida KAIS ² Jessica RICHARDS ³	Membre suppléant -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Mohamed CHAGH ⁴ Abdelnour LARDIDI ⁵ José JONATA Stéphane TONDUT ⁶ Eric TURBAN ⁷ Sébastien BOURGEOIS ⁸ Michel MARQUES ⁹ Olivier MERCIER	Membre suppléant - - - - - - -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL liste UNSA CSE 3/SUR liste UNSA CSE 5/SEM liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9/M2E liste CGT CSE 11/MRF liste UNSA CSE 8/SIT

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Karim ROUIJEL Karim NEGADI Rudolf BUISSET Gregory GUIDEZ Yannick STEC Pascal KERLEU Joffrey QUIQUEMPOIS Thibaut DASQUET Fabrice DELAGE Vincent BRIEUX	Membre titulaire - - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 1/RDS Central liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 9 M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
Mmes	Magaly CLEUET Mary FORD Florence ESCHMANN Marie-Mathilde GUEROULT	2 ^e secrétaire adjoint Membre suppléant - -	liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 6/DSC liste FO RATP CSE 12 MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC
MM.	Aurélien DERACHE Nourredine ABOUTAIB Sami TAGANZA Damien MORILLA Jean-Marie DUCELIER Samy SI-TAYEB	Membre suppléant - - - - -	liste FO RATP CSE 12/MTS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS liste LA BASE CSE 4/RER

Assistent à la séance :

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

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

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

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

⁴ Remplace Rudolf BUISSET en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Yannick STEC en tant qu' élu titulaire pour les votes

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

⁸ Remplace Pascal KERLEU, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁹ Remplace Thibaut DASQUET en tant qu' élu titulaire pour les votes

ORDRE DU JOUR

I - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. *Information-consultation sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024* 6
2. *Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2024* 6

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous remercie de vous être rendus disponibles pour cette séance exceptionnelle, dont on avait commencé à parler la dernière fois au regard de la tenue du Conseil d'administration d'IDFM qui a eu lieu le 7 décembre dernier. Cette réunion à laquelle nous sommes conviés aujourd'hui a été organisée en urgence compte tenu des délais imposés par le calendrier du Conseil d'administration d'IDFM. Merci à chacun d'entre vous et au Cabinet Secafi d'avoir ajusté votre agenda pour pouvoir tenir cette réunion.

Je propose de faire un point sur les présents puisque nous aurons à voter lors de cette séance. Je vous informe que M. TAGANZA a été nouvellement élu pour la délégation CGT pour le CSE 10, il remplacera M. TESSIERE qui est démissionnaire de son mandat et ne sera pas présent aujourd'hui.

Sous le contrôle de M. HONORÉ, nous avons été informés de l'absence de MM. ROUIJEL et DERACHE. Y aura-t-il d'autres absents ?

M. HONORÉ.- Mme ESCHMANN et M. NEGADI. Mme KAÏS est en chemin.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la CGT, M. BAZIN m'a informé que M. TURBAN allait arriver avec M. GILIBERT qui remplace M. GAUTHERON comme RS pour la séance d'aujourd'hui.

Nous ont été signalées les absences de MM. QUIQUEMPOIS et DASQUET. Y aura-t-il d'autres absents ?

M. BAZIN.- MM. DELAGE, STEC, KERLEU et MORILLA.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour l'UNSA, il nous a été signalé l'absence de M. BUISSERET.

M. SARDANO.- Mme FORD, MM. ABOUTAÏB, GUIDEZ ainsi que Mme CLEUET seront absents. M. BEN ROUAG est en retard.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la CFE-CGC, nous avait été annoncée l'absence de M. DUCELIER.

M. LARDIÈRE.- Mme GUEROULT et M. BRIEUX seront absents.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons examiner successivement un point d'information et consultation sur un projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP IDFM principal qui court de 2021 à 2024, puis une information de l'instance sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024 qui donnera lieu à une consultation.

Y a-t-il des déclarations ?

Je propose donc de passer à l'examen de l'ordre du jour.

I – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 1. Information-consultation sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024**
- 2. Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024**

Madame Bérénice FERRIER du cabinet SECAFI

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

participent à ces points de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Ces deux points ont été examinés par la Commission économique. Je vais passer la parole à Mme FERRIER pour la lecture de son rapport, puis nous vous donnerons la parole. Il y aura deux votes et deux avis.

Mme FERRIER (Secafi).- Nous avons examiné le rapport en Commission économique hier. Il y a trois parties, une première concerne l'avenant contractuel signé avec IDFM et l'aide d'État octroyée à l'EPIC RATP. Une seconde partie est propre aux résultats de l'EPIC RATP à l'estimé révisé 2023 et au budget révisé 2024. La troisième partie porte sur les résultats du Groupe RATP.

En guise d'introduction, on vous rappelle que l'avenant a été signé le 7 décembre dernier. Il est structurant pour restaurer l'équilibre économique de l'EPIC RATP. Les tensions inflationnistes se sont exacerbées depuis 2023. Cela a induit une importante distorsion dans les contrats de délégation de service public par rapport à la couverture contractuelle des charges et des charges réellement payées par les opérateurs de transport.

Propre à l'EPIC, depuis 2022, cela s'est traduit par une insuffisance de couverture contractuelle sur les indices de l'électricité et des salaires. On rappelle que l'indice des salaires était plafonné à 1,5 % dans le contrat. L'insuffisance s'est amplifiée en 2023. L'atterrissage de l'année 2023 et le budget initial de 2024 sont respectivement en perte de -99 M€ et -67 M€. Depuis la clôture semestrielle de juin 2023, l'EPIC RATP a déclenché la clause de révision du contrat auprès d'IDFM (article 15 du contrat) au regard de l'insoutenabilité du mécanisme d'indexation contractuelle qui pesait sur les résultats de l'EPIC RATP.

En septembre 2023, IDFM et l'État ont signé un protocole de financement qui a permis de dégager des fonds complémentaires estimés à 1 Md€. Cela a permis d'engager des réelles négociations entre l'EPIC RATP et IDFM, en vue d'un avenant qui a été signé le 7 décembre dernier.

Point important évoqué en séance du 29 novembre, les contreparties au déplaçonnement initialement demandées par IDFM étaient la prolongation de ce contrat jusqu'à fin décembre 2026, aux conditions économiques actuelles, sans rebasage économique. Ce point s'avérait "inacceptable" pour l'EPIC RATP.

Finalement, le dénouement a eu lieu le 7 décembre. L'avenant 8 au contrat a été signé, avec le déplaçonnement de l'indice des salaires pour les années 2023-2024, la prise en charge du coût des émeutes de juillet 2023. L'une des contreparties à cela est une évolution de la clause de partage de résultat net normatif.

IDFM a publié un communiqué de presse indiquant l'approbation de cet avenant 8 au contrat. En revanche, l'une des contreparties indiquées dans ce communiqué de presse est une amélioration de l'offre de services sur les six lignes de métro, il est indiqué "sans délai". À aucun moment il n'y a d'exigences contractuelles à cet égard. L'avenant ne stipule aucun engagement contractuel de nature économique ou de qualité de service par rapport à l'amélioration de l'offre. Il est entendu que la RATP met en œuvre des actions continues pour améliorer et revenir à l'offre de transport nominale. C'est avant tout une prise de position politique et une communication politique de la part de votre autorité organisatrice.

L'article 3 de l'avenant 8 fait état d'une levée du plafonnement de l'indice contractuel des salaires. Globalement, l'impact financier pour 2023 et 2024 est à hauteur de +285 M€ au travers d'une augmentation de la rémunération contractuelle qui permet de couvrir les charges d'exploitation de l'EPIC RATP. Sur les deux années, l'indexation contractuelle des salaires suivra l'évolution de l'indice qui ne sera plus plafonné à 1,5 puisqu'en 2023, la couverture est à hauteur de 5,5 %, et à 3,5 % pour 2024.

Comme indiqué tout à l'heure, IDFM prend à sa charge le coût des émeutes estimé à 8 M€, notamment la destruction de la rame T6, et vient neutraliser les mécanismes de qualité de service liés à cela. Comme évoqué, la contrepartie est l'évolution de la clause de partage du résultat net. Pour rappel, cette nouveauté avait été introduite dans le contrat 2021-2024, puisque le modèle de rémunération changeait. Auparavant, si la capacité d'autofinancement était supérieure à l'objectif contractuel, l'EPIC RATP restituait un quart de cette CAF. Cette clause n'ayant plus lieu d'être, il a été introduit une clause de retour à meilleure fortune. Par rapport au contrat initial, le seuil de partage du résultat net normatif a été sensiblement abaissé et ne sera effectif qu'à la seule année 2024. Si le résultat net normatif de l'EPIC se situe entre 30 et 70 M€, l'écart est partagé de moitié entre IDFM et l'EPIC RATP. S'il est supérieur à 70 M€, l'excédent est reversé à hauteur de 85 % à IDFM, la RATP en conservant 15 %.

Un point de cet avenant est également important, la préparation de la mise en concurrence pour les activités de Bus et Tram. L'ambition est de signer deux avenants assez structurants, notamment sur les réseaux bus, d'ici la fin de l'année 2024, en prenant en compte les évolutions réglementaires et législatives en cours de débat aujourd'hui, en tentant de contractualiser un protocole de transition typé. Ce sera un avenant assez important pour la RATP. Concernant le réseau Tram, l'ambition est d'améliorer la qualité des reportings, de réaliser le plan d'investissement au Tram, de finaliser les conditions de reprise dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, donc les reprises des biens, et de continuer à préparer les documents que l'EPIC RATP transmettra à IDFM pour permettre aux opérateurs de se positionner sur les appels d'offres du tramway.

Au-delà de l'avenant, une aide Covid de 50 M€ sera octroyée par l'État français après autorisation de la Commission européenne. Il y a quatre conditions cumulatives d'éligibilité :

- Avoir un chiffre d'affaires supérieur à 4,5 Md€ entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2020.
- Réaliser une baisse du résultat d'exploitation supérieure à 40 %.
- Que l'entreprise ne soit ni en liquidation ni en redressement judiciaire.
- Que l'entreprise n'ait pas de dettes fiscales.

Au regard de ces conditions d'éligibilité, notamment celle portant sur le seuil de chiffre d'affaires, ce décret concernerait uniquement la RATP. On ne peut pas faire un décret à un seul opérateur de transport. Seule la RATP serait éligible à ce décret. Il faudra évaluer le risque de contentieux qui pourrait émaner de l'UTP et du GART, non pas à l'égard de la RATP, mais de l'État. Dernièrement, il y a eu des publications officielles.

La RATP a déposé le dossier le 2 décembre. La demande a été validée le 8 décembre dernier, de façon postérieure au document qui vous a été adressé.

Pour 2023, cet avenant et l'aide Covid se traduisent par des résultats qui seraient à l'équilibre pour l'EPIC RATP au titre de l'année 2023. Cette aide d'État et l'avenant ont un impact de +175 M€ sur les résultats de l'EPIC. L'avenant étant comptabilisé au niveau du chiffre d'affaires, celui-ci ressortirait à 5,3 Md€, en hausse de 125 M€ par rapport à l'estimé initial présenté fin novembre. Le résultat net qui était prévu en perte à -99 M€ ressortirait à 18 M€, prenant en compte l'impact de l'avenant, le coût des émeutes et cette aide Covid.

Autre point important, le résultat opérationnel s'améliorant, la capacité d'autofinancement va s'améliorer à l'estimé révisé, ce qui permettrait un financement des investissements en fonds propres, qui n'était pas prévu à l'estimé initial.

Mécaniquement, la dette diminuerait de 150 M€ à 5,4 Md€. Au-delà de ces mouvements, les hypothèses initiales qui vous avaient été présentées fin novembre ne changent pas. Pour ce qui est relatif au programme d'investissement, aux dotations des filiales et au niveau de la productivité, les indicateurs ne changent pas dans l'estimé révisé 2023.

Étant donné les résultats escomptés, l'intéressement serait déclenché, non pas au regard des deux conditions que sont l'avenant et l'aide Covid, mais d'une troisième condition qui permettrait le déclenchement de l'intéressement, à savoir l'exécution budgétaire des deux derniers mois voire des 15 derniers jours. On met un point de vigilance car le niveau de résultat net escompté, de 18 M€, laisse peu de marge de manœuvre en termes de pilotage économique. Au regard des aléas qui pourraient survenir sur les clôtures de novembre et décembre, il y a un risque sur le déclenchement et le versement de l'intéressement, notamment sur le coût des matières, la dette de temps et la gestion des stocks de pièces.

Sur le budget 2024, nous rappelons les principales hypothèses du budget initial. On vous avait indiqué qu'il était ambitieux. Il intégrait une réduction de l'absentéisme de 2,3 jours par agent, le redressement de la production, donc de l'offre de service, qui diminuerait les réfections et les surpénalités, et une réduction de la perte de la CCAS.

Par rapport au budget initial, le budget révisé prend en compte l'impact de l'avenant 8, pour 160 M€, il permet de restaurer les équilibres économiques de l'EPIC et permettrait le déclenchement de l'intéressement. Le résultat net ressortirait à 16 M€, contre des pertes initialement budgétées à -67 M€. Il intègre en 2024 la clause de partage du résultat, puisque le résultat net normatif serait de 51 M€. À ce titre, 50 % de l'écart seraient reversés à IDFM soit 10 M€.

Vous avez le panorama des résultats révisés de l'année 2024. Le chiffre d'affaires atteindrait 5,4 Md€ sous l'effet de l'avenant. Il prend en compte les hypothèses que l'on avait vues fin novembre, c'est-à-dire l'impact de l'offre nouvelle qui est importante en 2024 et une augmentation de la rémunération contractuelle. Le résultat est prévu en hausse avec l'impact de l'avenant, il est conditionné à l'amélioration de l'absentéisme et à de moindres pertes sur la CCAS. Comme en 2023, le budget rectificatif prévoit un versement de l'intéressement d'un montant identique à celui de 2023. Au regard du niveau de résultat attendu à 16 M€, on réitère les propos que l'on a pu tenir sur 2023. On est sur une exécution de 12 mois, avec les aléas qui pourraient survenir, on aurait un point de vigilance sur le déclenchement de l'intéressement au titre de l'année 2024.

La capacité d'autofinancement est en hausse de 83 M€ par rapport au budget initial, mécaniquement par l'amélioration du résultat d'exploitation. Cela ne permettrait pas de financer l'intégralité des investissements en fonds propres, qui sont en hausse assez significative en 2024 par rapport à 2023. La dette terminerait à 5,5 Md€, en baisse de 265 M€. Cette baisse est liée à un moindre besoin de financement qu'aurait l'EPIC. Le budget initial prévoyait un besoin de financement à 951 M€. Au regard de l'amélioration des résultats, ce besoin est moindre et atteindrait 686 M€.

Je vous propose une vision par établissement comptable. Avec l'effet de l'avenant, les résultats de l'OT s'améliorent mécaniquement sur l'atterrissage 2023 et le rectificatif de 2024. Néanmoins, les résultats de l'OT demeurent en perte. Ce niveau de résultat ne serait pas soutenable économiquement à moyen et long terme. Les résultats nets de l'OT sont estimés à -168 M€ en 2023 et -173 M€ en 2024. Le GI est peu impacté par l'effet de l'avenant puisqu'il a "son propre modèle de rémunération" et qu'il est beaucoup moins sensible à l'effet de l'indexation.

Pour terminer concernant les résultats du Groupe, malgré le redressement des résultats de l'EPIC RATP attendu, le Groupe resterait en perte en 2024 sous l'effet de la perte des filiales puisque les hypothèses budgétaires des filiales sont restées inchangées dans le budget rectificatif. Au niveau du Groupe, l'impact n'est lié qu'à l'avenant 8 contractuel et à l'aide Covid au titre de l'année 2023.

Au niveau du Groupe, le chiffre d'affaires atteindrait presque 7 Md€, en hausse de 144 M€. Le résultat net, initialement en perte, le resterait mais avec une amélioration des pertes puisque le résultat net ressortirait à -37 M€. Mécaniquement, la dette diminuerait à 6 Md€, en raison de la baisse du côté EPIC.

Quant à la ventilation entre l'EPIC et les filiales, la partie filiales est inchangée. On rappelle les principaux enjeux de l'année 2024 sur les filiales. Pour RATP Dev, il y a l'enjeu fondamental de la négociation du contrat Toscane avec la clause de rééquilibrage Covid, le sujet de Londres et de sa cession, et en parallèle une ambition d'améliorer la performance continue sur les différents contrats des routes, et enfin le démarrage du métro de Riyad.

Concernant le Mobility as a Service, une décision majeure est attendue sur IDFM sur le commissionnement des ventes de titres. Sur RATP Cap Île-de-France, il y a des enjeux de négociations contractuelles avec IDFM sur le contrat Saclay.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci pour ce rapport synthétique et très clair. Madame AZEVEDO pour la Commission économique ?

Mme AZEVEDO.- J'ai rédigé un rapport plus un avis sur le projet d'avenant, et un rapport et l'avis sur le budget 2024.

☒ **Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024**

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 11 décembre 2023, étaient Bérénice FERRIER pour le Cabinet SECAFI, Mesdames OGIER Valérie et QUILLET Azélie et Monsieur AUBERT Pierre-Louis pour la Direction. Nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.

L'avenant 8 au Contrat IDFM est composé de 11 articles : évolution de l'offre de transport, intermodalités-parking vélos, ajustements du contrat 2021-2024, billettique, tarification, sûreté, qualité de service, autres modifications ayant un impact financier ou rédactionnel sur le contrat, ajustement des rémunérations de l'OT et du GI pour les exercices 2023 et 2024 et dispositions générales, entrée en vigueur.

A la suite de tensions inflationnistes depuis 2022 avec les charges d'exploitation (électricité et salaires principalement) et au refus d'IDFM de déclencher l'article 15 du contrat, un accord de principe sur la période 2023-2024 a été trouvé le 24 novembre 2023 pour aboutir à un avenant au contrat au CA d'IDFM le 7 décembre 2023 mais n'a pas permis d'aboutir sur une prolongation de contrat sur 2025-2026 pour l'instant.

Cet avenant intègre tout d'abord le déplafonnement de l'indice des salaires à hauteur de 5,5 % en 2023 et 3,5 % pour l'année 2024. L'impact sur le résultat serait donc de +125 M€ pour 2023 et 160 M€ pour 2024. Il intègre également la prise en charge par IDFM des coûts des émeutes de juin à hauteur de 8 M€ ainsi que l'évolution de la Clause de Partage du Résultat Net Normatif (entendre résultat net retraité) avec un seuil de partage très abaissé et qui porte sur l'année 2024 uniquement. Il est précisé que pour préparer à la concurrence de Bus et Tram deux avenants seront proposés d'ici fin 2024 sur le réseau BUS et TRAM.

Concernant l'article 4 pour la Billettique, il est précisé la finalisation du détournement consécutif à la reprise effective des activités du GIE Comutitres par la filiale billettique d'IDFM au 1^{er} juin 2023, la poursuite du dispositif de remboursement stagiaire de 3^{ème} et titulaires de la carte Scol'R Junior et la prolongation des modalités de vente par SMS.

Il est à noter qu'aucune exigence contractuelle n'est formalisée relative à l'amélioration de l'offre de service sur les 6 lignes de métro comme a pu l'affirmer IDFM dans un communiqué de presse.

Merci de votre attention.

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

Monsieur JONATA ?

M. JONATA.-

Quand les partenaires sociaux et la Direction avancent dans le même sens, cela est sans conteste beaucoup plus efficace. Du moins, quand des organisations syndicales prennent leurs responsabilités et se montrent à la hauteur des enjeux, les choses deviennent plus évidentes.

Devant la situation des comptes de l'entreprise qui a su prendre en son temps ses responsabilités pour tenir un équilibre social vacillant, une période de COVID-19 pesante, le PDG CASTEX a su prendre son bâton de patron pour essayer d'obtenir auprès des autorités de tutelle, de nouveaux financements pour l'entreprise RATP.

En même temps, à l'annonce de l'entreprise d'une perspective d'année blanche de prime d'intéressement en raison des comptes qui affichaient lors de la présentation semestrielle un déficit de -70 millions d'euros, UNSA Groupe RATP s'est insurgé aux côtés des autres organisations syndicales représentatives de l'entreprise.

En effet, tout versement de primes devenait dans ces conditions financières impossible !

Notre indignation ne s'arrêta pas à simplement des mots mais s'exprima à travers de nombreuses déclarations dans les instances représentatives du personnel et des interpellations des acteurs de financement comme la Première Ministre et son ministre des Transports, l'autorité organisatrice IDFM.

UNSA Groupe RATP rappelle que le ministre des Transports, Clément BEAUNE, a signé un accord le 26 septembre 2023 avec la présidente IDFM, Valérie PÉCRESE, afin de sécuriser le financement des transports pour les 8 ans à venir.

Entre toutes autres mesures accordées, ce sera plus de +380 millions d'euros de financement et une réduction de -140 millions d'euros de la participation de IDFM à la Société du Grand Paris en charge de la construction du métro.

Avec cet accord, IDFM pourra compter sur une base de 800 millions d'euros supplémentaires en 2024. Tous ces millions accordés devaient permettre à IDFM de faire un geste pour les finances de la RATP, notamment en supprimant le plafond de 1,5% de l'indice lié à la masse salariale et d'augmenter sa participation au budget de 125 millions d'euros en 2023 et 160 millions d'euros en 2024. Ce qui permettra le versement d'une prime d'intéressement aux agents en 2024.

C'est le jeudi 7 décembre 2023, que le Conseil d'administration IDFM a voté cet avenant pour un nouveau financement.

Ainsi, c'est sans trop de surprise que nous arrivons aujourd'hui à la discussion d'un nouvel avenant au contrat RATP/IDFM.

La dégradation du contexte économique depuis 2022 a largement contribué à rajouter des tensions au système inflationniste.

Un autre évènement majeur est survenu depuis :

- *L'autorisation par la Commission européenne d'une aide de l'État de 51,4 M€ pour compenser les pertes dues aux mesures de confinement COVID-19.*

Il en ressort donc un budget révisé de l'EPIC RATP.

L'EBIT (Bénéfice avant intérêts et impôts) est passé de 132 M€ contre 54 M€ initialement. Le résultat Net (RN) : de 16 M€ contre -67 M€ initialement et la dette nette : de 5 517 M€ contre 5 782 M€ initialement.

Chiffres Clés pour le Groupe RATP :

Le Groupe présente aussi un nouveau visage, avec un EBIT à 157 M€ contre 80 M€ initialement. Un résultat Net part du groupe qui se redresse à -37 M€ contre -121 M€ initialement. Et une dette nette à fin 2024 de 6 016 M€ contre 6 282 M€ initialement.

Le résultat net projeté pour 2023 a été réévalué à 18 M€ au lieu de -99 M€ grâce à une amélioration de +117 M€.

Le budget montre en cette fin d'année un profil totalement différent.

Une aide de 50 M€ de l'État pour les pertes liées à la crise sanitaire COVID-19.

Une prise en charge par IDFM de 8 M€ pour les coûts liés aux émeutes urbaines de juin 2023.

Les aspects essentiels du budget révisé de l'EPIC RATP pour l'année 2024, mettent en évidence les changements majeurs par rapport au budget initial et les impacts financiers significatifs pour l'entreprise et in fine ses employés.

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

M. BAZIN.- *Il y aura deux déclarations.*

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

3 jours, c'est le délai imparti aux membres de notre instance pour prendre connaissance du contenu du projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024 pourtant annoncé dans la presse depuis plus de 15 jours.

Si ce délai respecte les dispositions du code du travail, il n'en demeure pas moins qu'il est difficile pour ne pas dire impossible pour plusieurs élus de pouvoir se réunir en préparatoire sans impacter l'organisation du travail de leur secteur d'appartenance et donc soit de mettre à mal la réalisation de l'offre de transport ou les opérations de maintenance nécessaires à la bonne exploitation du réseau.

Concernant le projet d'avenant qui nous est présenté. Il paraît difficile de ne pas accueillir favorablement les décisions visant à renforcer l'offre de transport et par conséquent d'améliorer les conditions de mobilité des usagers du réseau RATP.

Si nous ne pouvons que nous satisfaire du déplaçonnement de l'indice des salaires il n'en demeure pas moins qu'il n'y a rien d'exceptionnel dans le paradigme de la décentralisation à ce que l'autorité organisatrice supporte les frais de personnel liés à la production de l'offre.

Tout en gardant en mémoire le drame humain qui a précédé cette période, il n'appartient pas à l'entreprise de supporter les coûts générés par la dégradation des biens qu'il s'agisse du matériel roulant ou des installations fixes durant les jours et nuits qui ont succédé à la mort du jeune Nahel des suites d'un tir à bout portant par un représentant des forces de l'ordre ainsi que des impacts de ces événements sur la production de l'offre et la qualité de service et les validations.

Enfin, vous ne serez pas étonné de l'expression de notre vive opposition concernant les dispositions relatives à la préparation à la concurrence des modes BUS et TRAM. Nous réaffirmons, sur la base des éléments factuels que nous ne cessons d'évoquer à travers nos différentes interventions que l'incapacité de la RATP à réaliser sa mission d'entreprise publique de service public et donc de garantir à chaque francilienne et francilien son droit à la mobilité est la conséquence directe des politiques visant à préparer l'ouverture à la concurrence progressive de notre entreprise intégrée. Pour celles et ceux qui en douteraient encore, il suffit de regarder la situation des opérateurs du réseau OPTILE pour mesurer les impacts de la politique de dumping social générées notamment par les procédures de délégation de service public par appel d'offres.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous ai mal compris... Dumping ? (Rires)

Monsieur HONORÉ ?

M. HONORÉ.-

Après une première présentation de l'atterrissage 2023 et du budget 2024 en déficit à respectivement -99 et -67 millions d'euros de résultat net, le travail mené par l'entreprise porte enfin ses fruits, à la fois vis-à-vis de l'état et d'IDFM.

FO Groupe RATP souligne qu'il aura fallu plus de 6 mois à IDFM pour accepter de prendre en compte la réalité d'un contrat IDFM devenu en complet décalage avec le contexte économique, en l'état, mortifère pour l'opérateur de transport RATP.

L'avenant numéro 8 met donc fin à cette situation inique.

La région s'engage à couvrir les charges d'exploitation de l'offre de transport qu'elle commande, ce qui pour FO Groupe RATP, n'aurait jamais dû cesser d'être ! Cela représente 285 millions d'euros, 125 au titre de 2023, 160 au budget 2024.

Cet avenant, porte également d'autres fruits, des renforts et ajustements d'offres à BUS, Tram et Métro ; des ajustements sur l'intermodalité, la billettique, la tarification ; un changement du modèle de financement de la sûreté, ainsi qu'une prise en charge par IDFM du coût des émeutes à hauteur de 8 millions d'euros.

L'ensemble des éléments de l'avenant n°8 venant en quelque sorte adapter et/ou corriger le contrat 2021/2024 en application d'un nécessaire principe de réalité !

En contrepartie IDFM obtient une révision de la clause de partage du Résultat Net Normatif plus favorable à l'Autorité Organisatrice pour l'année 2024.

Contrairement au bruit ambiant, l'avenant ne contient aucun nouvel engagement sur le niveau d'offre des lignes de métro actuellement cible des politiques et des médias collabos.

Le second volet financier négocié par l'entreprise concerne le coût COVID. Jusqu'ici supportées par la RATP, les pertes occasionnées par les confinements et couvre-feux seront compensées par notre unique actionnaire. L'aide COVID d'état sera de 50 millions d'euros sur l'exercice 2023. Dont acte !

L'aboutissement des négociations avec IDFM et l'aide d'état devrait permettre de revenir à l'équilibre pour l'exercice 2023, l'ensemble des indicateurs économiques repassant dans le vert.

Toutefois compte-tenu de la projection faite, un Résultat Net à hauteur de 18 millions d'euros, le déclenchement de l'intéressement reste conditionné aux résultats du dernier trimestre et laisse peu de place aux aléas.

Même consolidé des mesures négociées par l'entreprise avec l'avenant n°8, le budget 2024 reste très ambitieux et sujet à nombre d'incertitudes.

Si, à l'image de 2023, celui-ci est désormais projeté avec des équilibres économiques positifs pour l'EPIC RATP, l'atteinte des objectifs reste conditionnée à une multitude d'ambitions.

Jugez plutôt !

Extensions du réseau entraînant une offre nouvelle, JOP, investissements multiples à un niveau record ; mais également une réduction très ambitieuse de l'absentéisme et du déficit associé de l'assureur social, une baisse des réfections, une très forte productivité.

Difficile de ne pas s'interroger sur une telle conjonction d'enjeux et de difficultés à surmonter. Au-delà des projections 2024, FO Groupe RATP souligne qu'une difficulté structurelle du contrat demeure.

Autant le financement du GI semble solide, autant le modèle de financement de l'OT reste fortement déséquilibré. Pour mémoire sur les 6 exercices 2019/2024, il n'aura affiché qu'une seule année un résultat net positif.

Enfin, malgré le redressement attendu des résultats de l'EPIC RATP, le Groupe resterait en perte sur les exercices 2023 et 2024, du fait des résultats de certaines filiales.

Merci.

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

M. LARDIÈRE.-

La RATP a négocié un avenant au contrat IDFM 2021 -2024 avec l'autorité organisatrice des transports en Ile de France.

L'engagement et la détermination de la direction de notre entreprise est à saluer dans le résultat obtenu. Cet avenant devrait permettre à l'EPIC RATP d'avoir un résultat positif pour les années 2023 et 2024.

La CFE CGC Groupe RATP rappelle que l'état avait donné un budget complémentaire à IDFM afin de compenser les coûts de l'Energie pour les entreprises exploitantes de notre région.

La CFE CGC Groupe RATP souhaite donner sa chance à cet avenant pour le bien de l'entreprise, des agents ainsi que des usagers.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Madame AZEVEDO, je vous redonne la parole pour le budget 2024. M. LECLERCQ interviendra sur les deux sujets.

Mme AZEVEDO.-

☒ Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 11 décembre 2023, étaient Bérénice FERRIER pour le Cabinet SECAFI, Mesdames OGIER Valérie et QUILLET Azélie et Monsieur AUBERT Pierre-Louis pour la Direction. Nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.

Pour rappel, l'insuffisance de couverture a eu pour conséquence de présenter un atterrissage 2023 en perte à -99M€ et un budget 2024 initial en perte de -67M€ avant accord.

Depuis la dernière séance CSEC, 2 faits majeurs viennent modifier l'atterrissage 2023 et la trajectoire 2024.

D'une part le vote d'un avenant au Conseil d'Administration d'IDFM le 7 décembre 2023 actant principalement le déplafonnement de l'indexation de la part salariale de la contribution d'exploitation (R11) à partir du 1^{er} janvier 2023 et d'autre part et en complément une aide "COVID" de 50 M€ qui sera déclenchée par l'Etat. La demande déposée le 2 décembre 2023 a été validée le 8 décembre.

Le budget rectificatif de l'EPIC pour 2024 verrait donc un EBIT à 132 M€, un Résultat Net de 16 M€ après versement de l'intéressement et une dette nette de 5 517 M€.

L'issue favorable des négociations avec IDFM et l'aide COVID devraient permettre de dégager un Résultat Net positif de 18 M€ au titre de l'année 2023 sous réserve de l'atterrissage définitif après intéressement. Cependant, des conditions cumulatives seront nécessaires au versement de l'intéressement comme le pilotage de la dette de temps (correspondant à 9M€ pour 1JA) et les cessions immobilières pour 15 M€.

Il est à préciser, par ailleurs, que par l'amélioration du résultat opérationnel, la capacité d'autofinancement serait en hausse de +16,4 % à 832 M€ et permettrait de financer les investissements en fonds propres.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Je pense que l'UNSA a fait sa déclaration sur les deux sujets tout à l'heure.

M. GILIBERT.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Comme évoqué précédemment, la CGT-RATP prend acte du projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024 qui se traduit d'un point de vue comptable avec le versement d'un acompte de 125 millions d'euros pour l'exercice 2023 et 160 millions d'euros pour l'exercice 2024.

Concernant l'exercice 2023, il est annoncé dans le cadre de ce projet de budget rectificatif un atterrissage positif pouvant permettre le déclenchement du versement de l'intéressement.

Nous ne pouvons que saluer la prudence rédactionnelle utilisée. En effet, comme le précise l'expression "il ne faut vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué !". Gardons en mémoire que lors de la présentation du budget révisé à mi-année, la sortie prévisionnelle pour l'exercice 2023 est

passée d'un résultat net positif de 29 millions d'euros à un résultat net négatif à -64 millions d'euros. Enfin, lors de notre séance du 29 novembre dernier, la présentation du budget prévisionnel pour l'année 2024 et les résultats à l'estimé 2023 faisait apparaître une prévision de sortie négative à hauteur de -99 millions d'euros. Pour la CGT-RATP, la prudence est de mise sur ce sujet tant que la clôture de l'exercice 2023 n'est pas actée.

Au risque de paraître pour des empêcheurs de tourner en rond, nous devons vous avouer que nous restons interrogatifs quant à la situation créée par la rédaction du décret n° 2023-117, "portant création d'une aide pour les services réguliers de transport public de personnes routiers et guidés urbains particulièrement affectés par la crise sanitaire de 2020" et publié au Journal Officiel du 30 novembre dernier. Il semble que cette rédaction fait de la RATP la seule entreprise éligible à cette aide.

Au regard des positions exprimées par le GART et l'UTP, n'y-a-t-il pas un risque juridique pour la RATP ? Risque qui pourrait conduire l'entreprise à devoir provisionner ce dernier dans le budget prévisionnel 2024.

Concernant le budget rectificatif pour l'exercice 2024, certes les 160 millions d'euros relatifs au déplafonnement de l'indexation des rémunérations prévu dans l'avenant au contrat d'exploitation permettrait d'afficher une prévision de sortie positive à hauteur de 16 millions d'euros, après l'enveloppe relative au versement de l'intéressement déduite.

D'une part, ce budget rectificatif n'évolue pas concernant les éléments contextuels et notamment le taux d'inflation retenu, l'évolution du trafic et de la fréquentation. Certes 2024, année des Jeux Olympiques et paralympiques à Paris, annonce une fréquentation record du réseau. Cependant comme nous l'avons indiqué dans notre déclaration lors de la présentation du budget prévisionnel le 29 novembre dernier, l'évolution du contexte international, les impacts du réchauffement climatique sur les productions agricoles et donc les prix comme le comportement des spéculateurs peuvent influencer sur l'évolution de l'inflation. Enfin, comment ne pas tenir compte de la hausse des taux d'intérêt sur les demandes et les accords de prêts pour financer des projets d'investissement, des achats immobiliers ou de consommation et, in fine, réduire la demande globale de l'économie. Tous ces éléments contextuels peuvent affecter, à tout moment, la fréquentation, l'offre ou encore les coûts de production de notre mission et donc remettre en cause, partiellement ou totalement, la maquette de l'exercice budgétaire.

D'autre part, ce budget rectificatif ne remet nullement en cause l'esprit de la version initiale qui nous le rappelons s'inscrit, à l'instar des précédents, dans le tonneau des danaïdes de la productivité. Pour quel résultat ? Celui de paralyser l'outil de production, celui de faire perdre l'attractivité de l'entreprise au point même de conduire certains de nos collègues à ne plus évoquer le fait qu'ils ou elles soient agents RATP ! Enfin, il ne remet pas non plus en cause le principe de recourir à l'endettement pour financer une politique de croissance externe qui ne repose que sur l'accroissement du chiffre d'affaires et dont nous cherchons encore d'en comprendre la finalité qu'elle soit sociale, économique ou de sa contribution à l'amélioration du droit universel à la mobilité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.-

L'avenant négocié entre l'EPIC RATP et IDFM devrait permettre à l'entreprise de dégager un excédent pour l'année 2024.

Le résultat de l'exercice 2024 est attendu à 16M€. Une somme en deçà des habitudes de la RATP.

2024 va être une année particulière pour notre région avec les JOP de Paris qui peuvent mettre à mal le résultat positif fragile qui est attendu.

La CFE CGC Groupe RATP soutient l'entreprise concernant le budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur LECLERCQ ?

M. LECLERCQ.- Merci pour vos encouragements. Plusieurs d'entre vous ont noté que, malgré la communication qui en a été faite, l'avenant ne comporte pas de modification des paramètres du contrat sur l'offre contractuelle. Ce contrat comporte déjà un certain nombre de dispositions qui, en cas de non-réalisation de l'offre contractuelle, nous pénalisent. Je pense aux réfections, aux surpénalités et au mécanisme du bonus-malus qui va continuer à jouer sans changement -et c'est bien suffisant- pour nous inciter à réaliser l'offre contractuelle.

La communication observée dans la presse la semaine dernière reflète un message politique selon lequel Île-de-France Mobilités considère avoir fait sa part du chemin pour restaurer les comptes de l'entreprise et nous permettre de financer la politique salariale qui a été menée pour préserver l'attractivité des métiers. On est "attendu au tournant" politiquement. Le message est que l'on n'a plus d'excuses. Cela tombe bien puisqu'on a pris nos responsabilités bien avant d'avoir la garantie que l'on aurait ce financement, pour mener notre politique salariale et procéder à tous les recrutements nécessaires pour produire l'offre de service. On l'a toujours fait et on continuera à le faire sans aucune ambiguïté. On sera d'autant plus "attendu au tournant".

Sur le budget lui-même, plusieurs d'entre nous ont noté que peu de place est laissée aux aléas. Sur l'exécution 2023, il nous reste encore deux mois, je n'ai pas encore les comptes de novembre et encore moins ceux de décembre par construction. On va essayer de piloter au plus juste pour atteindre les résultats fixés. Je pense que nos équipes ont fait un travail de fond pour essayer de fiabiliser les résultats. Cependant, la marge de manœuvre est assez faible. On parle de 16 M€ au total, c'est l'épaisseur du trait pour l'EPIC. Il faut donc poursuivre nos efforts de maîtrise de nos charges cette année et l'année prochaine, puisque la marge de manœuvre n'est pas plus large sur l'exercice 2024.

IDFM considère avoir fait sa part de l'effort et attend de nous, au-delà de l'offre, que l'on fasse la nôtre. Notre part de l'effort, c'est notamment la productivité que vous avez mentionnée, qui fait partie du contrat, 1 % de productivité, on ne va pas au-delà. Si on ne la fait pas, c'est une baisse des contributions de la part d'IDFM sans économie en face. On est obligé de faire cette part de l'effort. Il n'y a pas d'argent miraculeux qui nous permettrait d'équilibrer nos comptes quoi qu'il arrive.

On va poursuivre cela et faire en sorte de faire face à tous les aléas possibles.

Sur le financement de l'opérateur de transport, M. HONORÉ le mentionnait, on reste sur une situation problématique, je l'avais dit lors de la présentation du budget. On avait 300 M€ de déficit, on en a maintenant 160. Cela reste beaucoup trop et c'est un vrai problème. C'est la raison pour laquelle on n'a pas pu s'accorder sur une éventuelle prolongation du contrat sur 25 et 26. IDFM n'était pas prêt à régler ce sujet dans le cadre d'une prolongation. On a préféré attendre et renégocier un nouveau contrat -même si c'est lourd et compliqué-, plutôt que de poursuivre un contrat qui n'est pas satisfaisant pour nous, même si l'avenant voté l'améliore.

Sur le budget lui-même, pourquoi n'a-t-on pas modifié les paramètres ? On les a arrêtés il y a 15 jours, le budget est tout frais. Les projections d'inflation n'ont pas été révisées par le gouvernement, or ce sont elles qui fondent notre projet de budget. On constate que l'inflation ralentit d'ailleurs fortement, on a vu cela avec les chiffres publiés par l'INSEE. Là où on prévoyait une inflation de l'ordre de 5,5 % cette année, on va terminer à 5 % d'après l'INSEE. Le rythme ralentit fortement en France et dans les autres pays de l'Union Européenne.

Pour moi, les hypothèses macroéconomiques qui fondent ce budget sont aujourd'hui toujours crédibles.

Reste une question que vous avez mentionnée, M. GILBERT, sur le décret portant aide au titre de la crise sanitaire. Il s'est passé plusieurs choses. L'État a notifié à la Commission européenne une proposition d'aide d'État à verser à la RATP. La Commission s'est prononcée début décembre en autorisant cette aide, après avoir vérifié pendant plusieurs mois le détail des chiffres qui mesurent les pertes subies par la RATP entre le début et la fin du premier confinement, soit entre mi-mars et fin juin 2020. Après avoir challengé tous ces chiffres, la Commission a jugé qu'on avait subi un dommage direct de l'ordre de 50 M€ (51,40 M€). L'aide que peut nous accorder l'État est autorisée au titre du régime communautaire des aides d'État. Il fallait que l'État mette en place une disposition juridique en droit français qui permette le versement de l'aide. Un support réglementaire était nécessaire. C'est le sens du décret publié.

Comme vous l'avez mentionné, au vu des conditions posées, ce décret rend éligible la RATP, mais pas beaucoup d'autres opérateurs. Cela a d'ailleurs suscité quelques polémiques la semaine dernière. Cela ne retire rien à la complète licéité de l'aide autorisée par la Commission et au fait que l'État, à la suite de la demande que nous avons adressée en vertu du décret, nous a répondu positivement et a signé avec nous une convention qui prévoit le versement de l'aide. Il n'y a pas de risque juridique à date sur ce versement, il est doublement autorisé par la Commission européenne et par l'État. S'il peut y avoir des contentieux ou protestations de la part de certains opérateurs, elles viseront au pire l'État et pas nous. Il restera à l'État de savoir s'il souhaite accorder ce type de soutien à d'autres opérateurs. Cela ne remet en rien en cause le soutien qui nous est apporté.

Je pense avoir répondu à l'essentiel des questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARRASSAT ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Sur l'augmentation de l'offre, Mme PÉCRESE n'arrête pas de parler de six lignes de métro, j'entends parler d'une augmentation de l'offre à ma droite, mais je n'ai pas entendu cela hier en réunion préparatoire. J'aimerais me focaliser sur la fameuse augmentation de l'offre des six lignes de métro que je ne vois pas dans le contrat. Si elle n'apparaît pas dans le contrat, c'est qu'elle n'est pas payée.

Si ce n'est pas payé et que ce n'est pas une demande, j'aimerais savoir comment la RATP compte faire pour répondre favorablement aux invectives de Mme PÉCRESE. J'aimerais que la RATP soit capable de répondre correctement. Soit on n'a rien à faire et on ne fera rien, auquel cas il faut le dire sans attendre que la situation s'envenime, soit on a quelque chose à faire et il faut le faire. Il faut que tout le monde soit informé dans l'instance parce qu'il est important de savoir quels efforts seront une nouvelle fois faits par les agents pour répondre aux invectives.

M. LECLERCQ.- L'avenant 8 porte relèvement de l'offre de Bus et de Tram à un niveau proche de l'avant Covid pour le Bus. Pour le métro, c'est un avenant précédent qui a d'ores et déjà prévu le relèvement de l'offre contractuelle. Un avenant conclu à l'automne 2021 baissait l'offre de métro. C'était une demande d'IDFM pour réaliser des économies. Cela a donné les résultats que l'on a connus en 2022, on s'en souvient tous. C'était sa décision de baisser l'offre et les fréquences sur les lignes de métro pour tenir compte de la baisse de fréquentation post Covid.

Fin 2022, la situation a conduit IDFM à changer d'avis et à relever l'offre par étapes sur les différentes lignes de métro. Un avenant a été conclu en ce sens début 2023 pour chaque ligne de métro, à part celles qui étaient en travaux comme la 4 et la 11 pour lesquelles l'offre a remonté plus lentement que les autres. Depuis 2023, l'offre contractuelle du métro, hors lignes en travaux, est au niveau de l'avant Covid. Cela a été contractualisé, c'est l'effet de l'avenant précédent.

Île-de-France Mobilités nous reproche de ne pas produire le niveau d'offre contractualisé depuis quelques mois, malgré les recrutements effectués en avance des J.O., etc. On a des sujets liés aux délais de formation des nouveaux agents, à des mutations et mobilités qui restreignent le nombre d'agents disponibles. D'autres sont liés au matériel roulant comme sur la 4, et à l'absentéisme dont on a abondamment parlé en approuvant le budget. Tous ces facteurs ralentissent ou restreignent notre capacité à remonter à l'offre, mais notre engagement est toujours de la réaliser.

En termes de recrutement, on a fait ce qu'il fallait. Maintenant, on a un vrai sujet qui est l'absentéisme, en particulier le week-end qui correspond à la période de plus fort trafic dans la semaine, c'est l'une des nouveautés de l'après Covid. *A priori*, on devrait avoir la capacité d'y arriver. Il y a le sujet de la maintenance des matériels roulants qu'il faut améliorer pour que tout le parc soit disponible. Le week-end dernier, la ligne 4 qui fonctionne pourtant complètement en automatique le week-end manquait de matériel. On n'a pas pu faire l'offre. L'objectif est de réaliser cette offre. La meilleure façon de répondre aux critiques qui s'élèvent contre nous est de faire en sorte de la réaliser. C'est bien notre intention.

M. LE PRÉSIDENT.- Alors même que la 4 était capable de réinjecter le nombre de rames permettant de soulager la B, bloquée jeudi par la paralysie du poste de contrôle de Châtelet.

M. LE SECRÉTAIRE.- Les lignes automatiques ont des avantages et des inconvénients.

M. LECLERCQ.- Tout n'est pas blanc ou noir.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- On peut peut-être tirer des leçons de ce qu'il s'est passé. Cela nous dépasse, même nous, simple RATP. IDFM a du mal financièrement à gérer les transports. Je ne parlerai pas de la technique ni des difficultés à réfléchir à la transition évoquée aux réseaux Bus et Tram. On le voit dans certains métiers, comme au CRIV, au centre de régulation, le métier des superviseurs. Ils sont 35, or IDFM a découvert tardivement l'existence de ce métier. Des groupes de travail sont créés mais on ne sait pas ce qu'ils vont devenir, si les 35 seront transférés ou non. Ils ont beaucoup de mal. On n'est pas chez eux. On ne connaît pas le pourquoi du comment mais il y a une évidence, les finances. Au niveau d'une Région comme l'Île-de-France, sans la participation de l'État pour l'aider, Île-de-France Mobilités ne donnerait pas cet avenant.

Cela pose la question de l'organisation des transports. Je me projette, pour les voyageurs, les Franciliens, c'est inquiétant pour l'avenir. De plus, avec les prêts qu'IDFM doit rembourser à l'État, l'achat du matériel et autres, la situation financière d'IDFM sera encore plus compliquée dans les prochaines années même s'il y a eu des annonces sur la hausse des tarifs, la taxe de séjour. Cela va apporter un peu de financement, mais ne permettra pas de tout faire.

Le niveau de dettes est tel que c'est inquiétant pour les finances de la Région et pour l'endettement pour y faire face. C'est ce que nos dirigeants devraient retenir comme leçon. Le financement des transports en Île-de-France ne peut pas être totalement assumé par la Région. Il faut que l'État s'investisse sous une forme qui reste à définir, c'est son métier. C'est ce qui doit être retenu de cette leçon, me semble-t-il.

À l'UNSA, on accueille avec satisfaction l'avenant parce que si cela permet de donner l'intéressement, c'est toujours quelque chose... On préfère des augmentations de salaire, on est tous d'accord là-dessus. Si on peut avoir les deux, ce n'est pas plus mal. Le fait de déplaçonner le 1,5 % nous semble une bonne chose. Cela étant, le budget est compliqué parce qu'il est lié à beaucoup d'aléatoire.

Sur le sujet du contrat IDFM, 2^e et 3^e trimestres, vous avez parlé de la maintenance. J'ai fait un focus sur RDS. Les pertes internes baissent, c'est le recrutement. S'il y a des chauffeurs au volant des bus, on parcourt des kilomètres. En revanche, les pertes externes explosent. C'est comme pour les émeutes, on nous impute des causes qui dégradent la régularité, la ponctualité, l'offre de transport, principalement des travaux. Dans le Bois de Vincennes, une piste cyclable a été créée mais on ne roule plus que sur une voie et les bus sont pris dans les embouteillages. Un trajet entre Vincennes et Nogent, qui demandait 5 minutes, se fait dorénavant en 20 minutes. Les travaux, c'est "du dur", il n'y a rien à faire. Des choix politiques impactent fortement les conditions d'exploitation de nos lignes, et c'est la RATP qui en supporte le poids, même financé, et qui est pénalisée.

Dans le futur contrat, il faudra revoir certaines clauses, il n'est pas normal d'avoir des réfections parce qu'on ne produit pas les kilomètres. Quand le temps de parcours augmente de 30 à 40 %, on fait moins de kilomètres, l'intervalle est moins bon. On a les pénalités et les réfections. Même si l'entreprise se met à niveau en termes d'effectifs pour produire, on continuera à subir cela. Je ne parle pas des J.O. qui seront une situation hors normes, mais du quotidien.

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

M. KHELLAF.- Il y a un déplafonnement de l'indice des salaires mais rien sur l'énergie. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

Le déclenchement de l'intéressement est soumis à certaines conditions, il n'est pas acquis, malgré certains tracts qui indiquaient qu'il l'était à hauteur de 100 €. Il faut savoir que c'est sous conditions et pas un acquis à 100 %.

M. LECLERCQ.- Effectivement, il y a eu des discussions assez vigoureuses sur le sujet de l'énergie. Quand on a présenté la prévision de l'atterrissage, il y avait autant d'effet de ciseau sur l'énergie que sur les salaires. De mémoire, l'effet de ciseau sur l'énergie devait représenter 130 M€ sur nos comptes 2023. C'est un gros sujet pour nous.

Depuis le début de l'année 2023, chaque fois que l'on a écrit à IDFM pour demander la négociation qui s'est engagée en fin d'année, on a demandé un ajustement des clauses d'indexation sur l'énergie pour récupérer l'écart. On s'est heurté à un refus net dans la mesure où, contrairement au sujet salaire sur lequel ce plafonnement était une disposition *ad hoc* du contrat RATP, sur l'énergie les clauses sont les mêmes dans tous les contrats.

Pour IDFM, bouger sur le sujet avec nous signifiait le faire avec tous les autres opérateurs, y compris Transilien et Optile. On nous a adressé une fin de non-recevoir. Cela ne nous empêche pas de rétablir nos comptes à l'équilibre, raison pour laquelle on a accepté le *deal* qui nous était proposé. Cela devra se traiter dans le prochain contrat, c'est la principale raison pour laquelle on n'a pas pu s'accorder sur une prolongation du contrat. Si on avait prolongé, on aurait encore pu supporter ces écarts sur 23 et 24 puisque c'était l'échéance normale du contrat mais au-delà, il fallait "remettre les pendules à l'heure" et assurer la couverture de l'ensemble des charges à compter du 1^{er} janvier 2025, avec de nouvelles règles du jeu. C'est ce que l'on fera dans la négociation d'un nouveau contrat puisqu'il n'est pas question de poursuivre dans un cadre contractuel qui ne nous assurerait pas la couverture de nos charges, celles que l'on subit pour réaliser l'offre de service.

M. LE PRÉSIDENT.- Il faut attendre la clôture des comptes pour faire le calcul précis de l'intéressement 2023 versé en 2024. Quand l'atterrissage est à 18 M€ près, c'est l'épaisseur d'un papier à cigarette au regard de ce que représente l'activité de la RATP. Il faut être prudent. Il en est de même pour 2024. Quand le résultat net est prévu à 16 M€, cela nécessite une exécution millimétrée des

engagements qui ont été pris, avec les ambitions rappelées sur l'absentéisme, l'équilibre des comptes de la Sécurité sociale, la productivité, etc. Vous avez raison de rappeler la prudence sur le versement de l'intéressement, il vaut mieux attendre la clôture des comptes.

Monsieur BAZIN ?

M. BAZIN.- Il est vrai que l'on est malheureusement soumis à des propos politiques qui influent sur le regard que portent les Franciliens et les entreprises sur la RATP. Cela joue notamment sur le moral du personnel de l'entreprise. Dans cette instance, les organisations syndicales n'ont pas cessé de vous faire remarquer qu'à force de se faire insulter par des autorités organisatrices, ou en tout cas par des hommes et des femmes politiques, on ne pouvait pas avoir envie de poursuivre dans l'entreprise, car on a souvent le sentiment de ne pas être défendu. Cela devient compliqué.

Il faut faire attention à tous les aléas qui empêchent de répondre à l'offre de transport sous prétexte d'absentéisme, de non-recrutement, aspects que l'on ne maîtrise pas. L'atterrissage tel qu'il est prévu en fin d'année n'est toujours pas acquis. Au regard de ce qui se dit, ce qui se fait et de ce que vous voyez dans l'entreprise, ce n'est pas gagné.

Vous avez été prudent dans votre manière d'avancer les chiffres. En termes de communication, vous n'avez pas encore écrit grand-chose vis-à-vis du personnel concernant l'intéressement. On peut vous en faire crédit. Il n'est pas non plus de bon ton de laisser croire que c'est possible alors que cela n'arrivera pas. Il ne faudrait pas "compter les œufs dans le cul des poules". Il faut attendre que l'œuf soit dans le nid pour le récupérer, mais il ne faut pas aller le chercher là où il n'est pas encore. Pour le moment, il faut faire attention à tout cela.

On ne maîtrise pas l'absentéisme ni le manque de personnel. On regarde sur les outils d'entreprise, sur Pulse ! Dans mon secteur d'activité, il y a une centaine de postes à pourvoir et aucun candidat pour l'instant. Les demandes de mobilité ne sont pas tenues non plus. J'entends qu'au vu de l'ouverture à la concurrence et des J.O., on ne fait pas un certain nombre de choses, mais on se prive nous-mêmes. Cela contribue probablement à la productivité de croissance, et permet de réaliser ce qui est prévu dans le contrat. Se priver de recruter sous prétexte que l'on ne trouve pas "la perle rare" en termes de machiniste, de conducteur de métro ou à la maintenance, est une chose, mais il devient compliqué pour les services de tenir le choc en entendant toujours des promesses, voire des propos incohérents au vu des missions à accomplir. On se met des freins pour les réaliser sous prétexte que l'on ne trouve pas la bonne personne. Pourtant, elle sera formée par les bons soins de ses collègues. Il ne faut surtout pas croire qu'il n'y a que la formation qui compte. Non, cette formation est continue tout au long de l'année. Il ne faut pas hésiter non plus à recruter les personnes, car même si un petit quelque chose ne vas pas, ce sera corrigé.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BAZIN.

Madame AZEVEDO, avant de vous demander les projets d'avis, on peut faire le point sur qui peut voter.

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

M. CHAGH.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. ROUIJEL est absent. Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter ?

Mme AZEVEDO.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. NEGADI n'étant pas là, Madame KAÏS, pouvez-vous prendre sa place ?

Mme KAÏS.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. GUIDEZ est absent. Monsieur LARDIDI, pouvez-vous voter à sa place ?

M. LARDIDI.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. STEC étant absent, Monsieur TONDUT, pouvez-vous voter à sa place ?

M. TONDUT.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. KERLEU étant absent, Monsieur BOURGEOIS, pouvez-vous voter à sa place ?

M. BOURGEOIS.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. QUIQUEMPOIS n'étant pas là, Monsieur TURBAN pouvez-vous voter à sa place ?

M. TURBAN.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. DASQUET n'étant pas là, Monsieur MARQUES, pouvez-vous voter à sa place ?

M. MARQUES.- Oui.

Mme FRANCIS.- Je n'ai personne pour remplacer M. DELAGE.

M. BRIEUX n'étant pas là, Madame RICHARDS, pouvez-vous voter à sa place ?

Mme RICHARDS.- Oui.

Mme FRANCIS.- Cela fait quatre voix pour l'UNSA, sept pour FO, six pour la CGT et trois pour la CFE, soit 20 votants.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO, concernant l'information et la consultation sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP IDFM 2012-2024, je vous donne la parole.

Mme AZEVEDO.-

🗨 Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance extraordinaire le 12 décembre 2023 doivent émettre un avis sur le projet d'avenant au contrat d'exploitation RATP-IDFM 2021-2024.

Les élus du CSEC notent l'action de l'entreprise qui est allée chercher un accord en 2 mois avec des négociations contraintes avec notre Autorité Organisatrice pour aboutir à un avenant permettant de dégager pour l'EPIC un éventuel résultat positif.

Cependant, IDFM ne fait que payer ce qu'elle doit à la RATP et aux agents qui ont subi de plein fouet l'inflation depuis 2022. Peut-être s'est-elle enfin rendu compte que notre contrat était déséquilibré, même le contrat Transilien SNCF n'a pas cette clause contractuelle de plafonnement salarial.

Les élus du CSE C rappellent que IDFM a obtenu des financements complémentaires de l'Etat. Sans cela, aurait-elle ouvert les négociations ? Probablement pas...

Les élus du CSEC n'acceptent pas la communication politique faite par sa Présidente sur l'amélioration de l'offre de service sur 6 lignes de métro alors qu'aucun engagement contractuel de nature économique et/ou de qualité de service n'est stipulé dans ce projet d'avenant.

En conclusion, les élus du CSE C considèrent que ce projet d'avenant ne constitue en aucun cas un effort exceptionnel de notre autorité organisatrice mais le simple retour de l'engagement des salariés au quotidien pour un service de qualité.

*En conséquence, les élus du CSE Central ne **peuvent émettre qu'un avis réservé.***

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Mme FRANCIS.- Qui vote pour ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (7) – UNSA (4) – CGT (6)

Abstention : CFE-CGC (3)

➔ L'avis réservé est adopté à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO, pour le deuxième avis concernant l'information et la consultation de l'instance sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024.

Mme AZEVEDO.-

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

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance extraordinaire le 12 décembre 2023 doivent émettre un avis sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024.

Les négociations avec IDFM et l'aide "COVID" devraient permettre d'atteindre l'équilibre en 2023 pour un impact total de +183 M et permettraient donc de restaurer l'équilibre économique de l'EPIC.

En revanche, les élus du CSEC pensent que le déclenchement et le versement de l'intéressement ne sont pas acquis et sont conditionnés à l'exécution budgétaire de la fin d'année qui pourrait laisser peu de marge de manœuvre en cas d'aléas comme le pilotage de la dette de temps, l'augmentation de l'absentéisme, des grèves, la consommation des matières (pièces de maintenance par exemple), un aléa naturel non maîtrisé (inondation par exemple).

A l'instar de 2023, le budget révisé de l'EPIC RATP en 2024 serait à l'équilibre. L'atteinte reste néanmoins conditionnée à la réalisation d'hypothèses structurantes qui pourraient être difficilement atteignables (baisse de l'absentéisme, baisse du déficit de la CCAS, baisse des réfaction et surpénalités). Comme pour 2023, le résultat net estimé à 16 M€ laisserait peu de marge de manœuvre en cas d'aléas dans une année charnière avec les JOP.

En conclusion, les élus du CSE Central considèrent que malgré les impacts de l'avenant contractuel sur les résultats de l'EPIC, l'entreprise s'inscrit toujours dans un modèle productiviste dans un contexte de difficultés de recrutement et de fidélisation des agents.

En conséquence, les élus du CSE C ne peuvent émettre qu'un avis négatif sur le projet de budget d'exploitation rectificatif pour l'exercice 2024.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (7) – CGT (6)

Contre : CFE-CGC (3)

Abstention : UNSA (4)

→ L'avis négatif est adopté à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Cela clôt l'examen de l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui. Je remercie Mmes EGRETAUD et FERRIER qui nous ont permis de tenir l'ordre du jour par la rapidité de leur intervention.

Nous nous revoyons demain à 11 h 30.

La séance est levée à 10 h 00.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP

