



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mercredi 7 décembre

-----2022-----

La séance du 7 décembre 2022 est ouverte à 14 h 35, sous la présidence de **M. Jean AGULHON**, directeur du département GIS.

Sont présents (es)

MM.	Laurent DOMINÉ	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Karl BENOIST	Membre titulaire	liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
	Marie-Mathilde GUEROULT	Membre suppléant	liste CFE-CGC CSE 6/DSC

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Elies BEN ROUAG	Trésorier	liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS
Mme	Magaly CLEUET	2 ^e secrétaire adjoint	liste UNSA CSE 5/SEM
	Karim NEGADI	Trésorier adjoint	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
MM.	Karim ROUIJEL	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Marc BRILLAUD	-	liste FO RATP CSE 3/SUR
	Franck CLEMENT	-	liste FO RATP CSE 5/SEM
	Bastien ORSINI	-	liste FO RATP CSE 5/SEM
	Rudolf BUISSERET	-	liste UNSA CSE 1/RDS Central
	Gregory GUIDEZ	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Kamel OULD AHMED	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Nicolas BERGEAUD	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Claude NIVAUT	-	liste CGT CSE 4/RER
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Pascal LAMBERT	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Pascal KERLEU	-	liste CGT CSE 9 M2E
	Joffrey QUIQUEMPOIS	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Fabrice DELAGE	-	liste CGT CSE 11/MRF
Mmes	Cécile AZEVEDO	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Farida KAIS	-	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Florence ESCHMANN	-	liste FO RATP CSE 12 MTS
	Mary FORD	-	liste UNSA CSE 6/DSC
MM.	Mohamed CHAGH	-	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL
	Aurélien DERACHE	-	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Nourredine ABOUTAIB	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Abdelnour LARDIDI	-	liste UNSA CSE 3/SUR
	José JONATA	-	liste UNSA CSE 5/SEM
	Olivier MERCIER	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	André BAZIN	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Eric TURBAN	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Olivier TEISSIERE	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Damien MORILLA	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Michel MARQUES	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Jean-Marie DUCELIER	-	liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Samy SI-TAYEB	-	liste LA BASE CSE 4/RER

Assistent à la séance :

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

ORDRE DU JOUR

- I - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU 2 NOVEMBRE 2022** *Reporté*
- II - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT** *sans objet*
- III - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE** *sans objet*
- IV - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES**
1. *Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023* 14
2. *Information-consultation sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023* 14
3. *Information sur le projet de budget 2023 du Groupe RATP* 14
4. *Désignation d'un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes annuels 2022 et semestriels 2023 et le budget 2024 prévue à l'article L2312-17 du Code du Travail* 42

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. La configuration est spéciale du fait de l'absence de M. SARRASSAT, le Secrétaire de l'instance qui, en la présence de M. DOMINÉ, peut être valablement remplacé. Monsieur DOMINÉ, je propose que vous assuriez le secrétariat de cette séance, au moins pour le temps qu'elle durera.

M. DOMINÉ.- J'en suis d'accord.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup.

Je remercie les collègues de la CFE-CGC pour leur présence. Ce sont les seuls élus présents. Le sont également les représentants syndicaux, M. GAUTHERON pour la CGT, M. HONORÉ pour FO, M. LARDIÈRE pour la CFE-CGC et M. SARDANO pour l'UNSA. Nous avons deux élus de la CFE-CGC.

Était inscrite à l'ordre du jour l'approbation du PV d'une séance précédente. Je propose de la reporter à une séance ultérieure. Il serait peut-être mieux que tous les élus soient présents.

M. DOMINÉ.- Nous nous voyons la semaine prochaine, nous approuverons ce PV lors de la séance du 14.

M. LE PRÉSIDENT.- L'examen des comptes était un deuxième point inscrit à l'ordre du jour. Je vais donner la parole aux représentants syndicaux qui ont certainement des déclarations à partager avec nous.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, Mesdames et Messieurs les membres du CSEC-RATP,

Comme vous pouvez le constater, la délégation CGT est composée à son strict minimum syndical. Plus sérieusement, par l'absence de ses membres au CSEC, la CGT-RATP souhaite en premier lieu exprimer sa désapprobation quant au choix de la Direction Générale de jeter de l'huile sur le feu notamment au regard d'un climat social qui ne cesse, conséquence de la politique d'entreprise qui est menée, de se dégrader.

Ainsi, après avoir sempiternellement fait apporter, par ses représentants, comme seule et unique réponse aux revendications salariales dans ce contexte inflationniste, qu'il n'est nullement nécessaire de décrire, "l'absence de mandat de négociation". Ce vendredi 02 décembre 2022, la Direction Générale a finalement opté pour confier un mandat clair à la Gendarmerie, aux CRS et autres représentants de la BRAV (Brigade de Répression de l'Action Violente) postés devant le siège de la RATP dont l'accès était filtré. Dans ce contexte, un début de manifestation s'est spontanément engagé sur la rue de Bercy. Rapidement stoppée et réprimandée par des forces de l'ordre coordonnées par la Brigade de Répression de l'Action Violente. Une militante, déléguée syndicale CGT a été victime d'un coup de matraque sur la tête nécessitant un passage aux urgences.

Au regard des événements, il convient à ce que le Président Directeur Général précise au plus vite sa conception ainsi que les actions qu'il a prévu pour, en le paraphasant, "relancer le dialogue social".

En second lieu, certes bien moins grave mais symptomatique d'un désintérêt à l'égard des représentants du personnel et des organisations syndicales, la convocation de cette séance supplémentaire ce mercredi 07 décembre 2022. Depuis plusieurs semaines, la CGT-RATP a informé la Direction Générale de la tenue de la 87^{ème} conférence de l'Union Syndicale CGT-RATP du 07 au 09 décembre 2022. Certes, l'arrivée de Jean CASTEX à la fonction de Président Directeur Général de la RATP a bousculé l'agenda. Cependant, il était de coutume, jusqu'à ce jour, que la direction tienne compte des calendriers des moments démocratiques des organisations syndicales dans la tenue des instances transversales. De plus, le décalage du Conseil d'Administration du 02 au 09 Décembre a été annoncé le 09 novembre dernier aux membres du Conseil d'Administration. A aucun moment, la CGT-RATP n'a été contactée pour évoquer cette situation. L'information aux membres du CSEC date de la réception de la convocation le lundi 28 novembre 2022. Au passage de cette situation, comment ne pas évoquer la convocation récurrente à des séances se tenant sur une ½ journée et les incidences que cela a sur les collectifs de travail auxquels appartiennent les membres de cette instance.

L'ordre du jour de cette séance du CSEC-RATP, est malgré cette conception de la simple obligation légale d'information-consultation que porte la direction de l'entreprise, un moment important puisqu'il s'agit des orientations budgétaires de l'EPIC et du Groupe RATP pour l'année à venir. Autrement dit, ce qui va déterminer le quotidien des salarié.e.s ainsi que des voyageurs au cours de l'année 2023.

Certes nul n'ignore la complexité d'élaborer un budget encore moins dans une situation où les incertitudes sont nombreuses. Ces dernières résultant bien évidemment de l'actualité de guerre résultant de l'agression de l'Ukraine par la Russie et la multiplication des conflits armés dans le monde qui poussent des populations sur le chemin de l'exil lorsque celles-ci n'ont pas encore perdu la vie. Ces incertitudes ont aussi pour origine les comportements de prédation des différents spéculateurs toujours propices à profiter des situations de crise qu'elles soient économiques, sociales, environnementales ou encore humanitaires. Enfin, le contexte est aussi déterminé par les politiques menées par les acteurs économiques qui de façon dogmatique ne sont guidés que par la réduction du coût du travail et la financiarisation de l'économie quitte à nous conduire en récession.

C'est dans cette logique que les membres du COMEX ont élaboré le budget de l'EPIC RATP et du Groupe pour l'exercice 2023. Alors certes, le budget 2023 doit tenir compte de la volatilité des coûts de l'énergie en raison du contexte géopolitique mais aussi et surtout en raison de la libéralisation du secteur et donc des impacts sur les coûts de fonctionnement. Cependant, l'élément le plus prégnant est sans nul doute la logique de poursuivre bille en tête et sans analyse concrète des impacts des différents projets de désorganisation des collectifs de travail, la sacro-sainte réduction des coûts. Ainsi, alors que 2022 aura été marqué par l'incapacité de la RATP à réaliser pleinement sa mission d'entreprise publique de transport public de voyageurs, et pour la première fois de son histoire, a conduit la RATP à affronter une perte d'attractivité tant dans le recrutement que dans la pérennité des embauches ou ce que certains pourrait appeler "la fidélité des salarié.e.s". Les orientations de 2023 ne remettent nullement en cause ce qui a généré cette situation, bien au contraire.

La productivité sur le nombre d'emploi se poursuit y compris sur le cœur de métier avec la suppression d'ETP à RDS dans le cadre de la dégradation des conditions de travail ou encore au métro avec l'automatisation de la ligne 4 sans oublier les fonctions supports. D'ailleurs ce maintien de cap s'analyse aussi à la lecture des prévisions de réfaction pour non-réalisation de l'offre estimée à 104 millions € (pour 151 millions € estimés pour 2022 mais surtout 27 millions € en 2019 dernier exercice avant impact du covid et année de référence en matière de trafic et de recettes).

Dans le même temps, l'enveloppe consacrée à la rémunération des salarié.e.s reste figée à l'application en année pleine de la revalorisation du point du 1^{er} juillet 2022. Or, non seulement les +2,2% sont loin d'être à la hauteur des revendications des salarié.e.s avec un niveau d'inflation à plus de 6% pour l'année 2022. Surtout cela est loin de faire le compte face aux prévisions établies par

la Banque de France d'un taux d'inflation compris entre 4,2% et 6,9% avec en moyenne en 2022, un coût de la vie en Ile-de-France supérieur de 4% plus important qu'en France.

Quelle est la finalité de ce saccage de l'outil industriel et du collectif de travail ? Une amélioration qualitative ou quantitative de l'offre de transport tant en Ile-de-France que dans les autres territoires où le Groupe RATP intervient ? Pas du tout, il s'agit ni plus ni moins de dégager des ressources financières pour contribuer activement au concours du plus gros Chiffres d'Affaires que se livrent les différents opérateurs. D'une part cela se traduit par un accroissement de la dette des filiales et notamment de RATP Dev au regard des choix stratégiques qui ont été opérés. D'autre part, cela concoure à l'appauvrissement du secteur des transports. Pour s'en convaincre, il s'agit de regarder les conditions de travail et de vie au travail des salarié.e.s, la couverture de service dans les réseaux tels que Saint-Malo, Melun Val-de-Seine ou encore Paris Saclay pour ne citer qu'eux.

Pour ces raisons, les élus CGT se seraient prononcés pour un AVIS NEGATIF sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023 ainsi que sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci, Monsieur GAUTHERON. Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.- Lors de la dernière séance, dans sa déclaration, l'UNSA avait proposé à notre nouveau P.-D.G. de venir discuter et de relancer le dialogue social au sein de l'entreprise au bon niveau. Visiblement, notre invitation a été mal entendue, puisque les forces de l'ordre étaient présentes. Je n'étais pas présent, mais j'ai vu les images tournées par un journaliste, qui ont été largement diffusées. Je ne pense pas que la violence des forces de l'ordre était justifiée au regard du pacifisme des manifestants.

M. GAUTHERON faisait référence à la personne qui a pris un coup de matraque. Quand on voit la scène, on est particulièrement choqué, il n'y a aucune raison d'en arriver là. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir qui donne les ordres, qui a fait venir les forces de l'ordre et qui les a autorisées à utiliser la violence. En solidarité avec ces personnes et par devoir moral d'expliquer que ce n'est pas ainsi que cela se passe et que cela ne doit jamais se dérouler ainsi, nous quitterons la séance comme convenu. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur HONORÉ ?

M. HONORÉ.- Avant la lecture de la déclaration, quelques éléments. Je suis profondément choqué par ce qu'il s'est passé. M'autorises-tu à citer son nom ?

M. GAUTHERON.- Oui, il n'y a pas d'objection dans la mesure où le nom de cette personne circule et qu'elle a été contactée par des collègues et des représentant.e.s de la direction.

M. HONORÉ.- En janvier 2020, une collègue a été massacrée à coups de matraque. Irène (?), conductrice de métro, est restée des mois en arrêt. Je suis profondément choqué par ce genre d'attitude, celle d'il y a quelques jours ou celle de 2020. Je mets les deux événements sur un pied d'égalité du côté des forces de l'ordre. Pour moi, il y a des responsabilités. Quand les forces de l'ordre cognent, c'est qu'on leur en a donné l'ordre. Il y avait une volonté manifeste de faire du mal.

Je n'oublierai jamais les paroles d'Irène. En lui donnant des coups, les forces de l'ordre lui ont aussi fait passer un message : "Comme cela, vous ne reviendrez plus !". Le but, c'était la terreur. Cela ne s'oublie pas.

Je n'exonère pas pour autant la RATP de sa responsabilité. Nous vous avons plusieurs fois alertés sur la conflictualité, l'absence de réponse, nous l'avons fait ici encore il n'y a pas si longtemps. Je ne suis pas certain que l'entreprise l'ait mesuré ou pris en compte correctement. Quand vous décidez de fermer les grilles et de laisser les personnes dans la rue, on voit les conséquences que

cela peut avoir. Vous ne les avez pas anticipées, mais personne n'avait vu venir ce qu'il s'est passé. L'entreprise reste toutefois responsable de sa décision quand elle empêche les salariés d'accéder au siège.

La majorité des salariés présents ce jour-là sont issus d'un département, même s'ils n'étaient pas seuls. La direction de leur département est ici. Quand ils s'adressent à la direction de leur département, ils viennent à la Maison de la RATP, à LYBY.

Je pense qu'il y a des responsabilités des deux côtés, chacun doit maintenant faire face aux siennes. Nous aurions à cœur qu'une telle situation ne se reproduise pas.

Je vais donner lecture de la déclaration.

M. LE PRÉSIDENT.- J'amènerai un élément de contexte après la déclaration.

M. HONORÉ.

Monsieur le Président,

FO Groupe RATP condamne avec fermeté les violences policières qui ont été lancées contre nos collègues à la maison de la RATP le vendredi 2 décembre. Nous rappelons simplement que le droit de manifester est inscrit dans les fondements de notre démocratie. Les revendications des salariés ne peuvent pas imposer comme seule réponse, la violence (gaz lacrymogène et coups de matraque). Aussi, par solidarité envers nos collègues agressés, nous quitterons cette séance à l'issue des déclarations.

Comme vous avez pu le constater depuis plusieurs semaines, une colère portée par une grande majorité des salariés et un mouvement social puissant sont en gestation afin que notre entreprise réponde aux revendications catégorielles.

Notre syndicat ne peut qu'insister sur l'importance d'un dialogue social loyal et de qualité comme condition préalable à des échanges constructifs.

Vos agents sont préoccupés par leur avenir professionnel, en cette période de réorganisation galopante, de nombreuses craintes, tant sur les métiers que sur les conditions dans lesquelles ils s'effectuent et que dire des rémunérations. Tout cela ne fait qu'accentuer une démotivation qui s'amplifie de jour en jour.

Comment ne pas vous rappeler la conjoncture actuelle peu rassurante avec une perte croissante du pouvoir d'achat qui touche de plein fouet tous les salaires.

Nous avons rencontré notre nouveau PDG le 2 décembre. Son côté accessible apparent ne nous empêchera pas d'être vigilant, n'oublions pas que M. CASTEX est avant tout un politique. En effet, ses premières propositions ne répondent toujours pas suffisamment à notre urgence sociale. Pour résumer, notre nouveau PDG n'a pas apaisé nos craintes et n'a pas répondu aux attentes des salariés. Beaucoup de promesses et très peu d'actes, si ce n'est une réunion vendredi.

Notre PDG ne peut pas jouer sur le registre de la communication politique. L'exaspération des salariés est profonde. Les agents attendent du changement, de l'écoute et des actes.

Monsieur le Président, vos salariés sont pour notre entreprise une richesse, ils ont un rôle particulier, conjuguant connaissance de l'entreprise et des métiers et un profond attachement aux valeurs du service public.

C'est pourquoi, vous pouvez habiller vos propositions comme bon vous semble, il n'en reste pas moins que vous ne nous proposez pour le moment pas grand-chose.

Même si la période exige du sang froid et du flegme, l'investissement de vos agents au quotidien pour notre mission de service public ne peut souffrir aucune remarque.

Si notre nouveau PDG se dit prêt à engager des négociations sur la question salariale, il ne semble privilégier que l'axe d'un complément des NAO 2022 et d'une revalorisation de la valeur du point. La revalorisation statutaire des métiers est soumise à une aide des tutelles, elle est donc hypothétique. Dans ces conditions quel crédit doit-on donner aux incantations de notre PDG ?

Concernant le CTMR, même si nous notons une volonté d'une réouverture des négociations et d'aboutir à un accord, FO Groupe RATP s'interroge sur les moyens que vous allez mettre sur la table pour apporter des garanties collectives et catégorielles à l'ensemble des agents de RDS.

Pour finir, nous n'accepterons pas de langue de bois et nous souhaitons connaître vos pistes rapidement et savoir si votre objectif est compatible avec le nôtre.

Un changement de stratégie est indispensable car votre politique actuelle de stagnation de la rémunération du travail ne favorise pas le développement de notre activité de transport mais plutôt son repli.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.- Il n'y aura pas de déclaration CFE-CGC.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Quelques éléments de précision que vous ne pouvez pas ignorer, puisque je vais répéter ce que le Président a dit à vos collègues désignés qui ont été reçus entre vendredi et hier. Vous aurez noté que les invitations à être reçu par les organisations syndicales sont parvenues aux organisations syndicales de la RATP avant même l'arrivée officielle, le lundi 28 novembre, dès la désignation ou la confirmation par le Conseil des ministres. Le rendez-vous était fixé pour le 2 décembre, c'est-à-dire le premier vendredi de la première semaine de l'arrivée du Président. Vous avez tous plus d'ancienneté que moi dans l'entreprise, vous me direz si un Président a reçu les organisations syndicales aussi rapidement.

Ce calendrier était connu depuis le 24 ou le 25 novembre, moment où nous avons envoyé l'invitation. Premier jour de l'arrivée du Président, une manifestation. Cela fait partie du dialogue social, mais cette manifestation a un peu dégénéré puisqu'elle a donné lieu à de la destruction de matériel. Ne serait-ce que pour les portillons automatiques, il y en a pour plus de 20 000 € de réparation. À l'entresol, les portillons sont cassés. Nous avons constaté des envahissements aux étages qui n'ont pas rassuré les collègues qui y travaillent, et qu'un certain nombre de participants n'étaient peut-être pas des syndicalistes, voire des agents de la RATP. Nous avons constaté lundi un franchissement dans l'intensité des manifestations, qui a fait l'objet d'un échange avec la préfecture le 30 novembre.

La rue intérieure est une rue publique. Au regard de l'avis à manifester qu'avait reçu la préfecture de police et de ce qu'il s'était passé lundi, la décision de la préfecture a été d'encadrer la manifestation et de procéder à la fermeture de la rue intérieure. La manifestation s'est déroulée comme elle s'est déroulée. Je n'y étais pas, je ne sais pas s'il y a eu une charge, ni de qui elle a été s'il y en a eu une. Je ne suis pas un spécialiste du maintien de l'ordre. En revanche, nous regrettons tous ce qu'a subi Mme ALLEE*. Les équipes de la DRH, de la DRH Groupe ou de SIT, ont pris rapidement des nouvelles. Nous regrettons ce qu'il s'est passé.

Concernant les NAO, comme vous le savez, nous tenons les engagements de bilan pris pour 2022. Cela débouchera rapidement sur les propositions 2023. 2022 reste à conclure et à clore. Il y avait une médiation sur CTMR hier, un certain nombre de propositions ont été faites. Ce matin, des rendez-vous ont été pris pour tenir les premiers engagements. Dans les heures ou jours qui viennent, il pourrait y avoir des prolongements. Je confirme que le Président a dit aux organisations syndicales

qu'il tenait à ce que l'on sorte du cercle vicieux de l'offre dans laquelle on est, et que l'on donne des premiers signes positifs de reprise d'un dialogue social correct.

Je pense que le budget est un sujet important. Je proposerai au Secrétaire que nous examinions le point prévu aujourd'hui au cours de la séance du 14.

Nous examinerons l'ordre du jour de la séance du 14 qui devrait se tenir dans la matinée, et proposerons de poursuivre le 14 l'examen de l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui qui va être suspendue.

M. DOMINÉ.- Cela va tenir dans l'agenda ?

M. LE PRÉSIDENT.- Nous étudions cela. Cela ne fragmentera pas les séances et n'attentera pas au fonctionnement des collectifs de travail.

M. GAUTHERON.- J'entends la réflexion de la Direction générale sur la sécurisation du site, suite à des événements qui se seraient déroulés même en dehors d'une manifestation. En revanche, lorsqu'on est salarié, avec ou sans mandat syndical, que l'on a des revendications, que l'on s'entend dire depuis plusieurs semaines que l'on n'a pas de mandat, que la fin du mois est difficile, et que l'on se retrouve face à la BRAV (Brigade de répression des actions violentes) le jour où un nouveau P.-D.G. arrive et devrait permettre aux représentants de la direction d'avoir un mandat, comprenez que puisse être plus qu'exaspérant.

En tant que syndicalistes, manifestants, salariés ayant des revendications, être considérés comme des faiseurs de troubles pour ne pas dire black blocs ou autres, c'est aussi un mauvais message. Je peux comprendre le propos de la Direction générale qui veut préserver les biens et les salariés, et d'ailleurs cela fait partie de ses obligations. Cela dit, lorsque la direction de l'entreprise considère qu'elle doit préserver les biens, les salariés, etc., il y a peut-être des messages à faire passer à la préfecture car il y a une différence entre envoyer les forces de l'ordre "classiques" et une équipe de la BRAV.

M. LE PRÉSIDENT.- Cela fait partie du REX. C'est la première fois que je suis dans une entreprise publique, mais ce n'est pas la première fois que je suis confronté à des occupations de lieux.

Jamais une entreprise ne se permet de dire à la préfecture quel type de force de l'ordre elle doit engager en fonction de la situation. Cela se fait éventuellement dans l'autre sens. Le préfet en charge de l'ordre public prend contact avec toutes les parties prenantes pour savoir comment cela se passe. Ce n'est jamais la direction qui demande à la force publique d'engager telle brigade.

Vous avez évoqué le mandat. Je vous répète ce que le Président a dit. Considérer qu'il allait recevoir les représentants d'un métier alors qu'il n'a pas encore vu le patron des organisations syndicales n'est pas notre conception du dialogue social. Nous respectons un minimum de hiérarchie. Il était hors de question que les personnes soient reçues par le Président le lundi. Elles l'ont été par un membre du Comex, la référente du métier, Mme BUGLIONI. Je ne crois pas que ce soit un signe de mépris ou de non-considération. Il ne faut pas s'attendre à ce qu'il y ait plus de mandat quand elles reviennent le vendredi, soit quatre jours ouvrables plus tard, alors que les rendez-vous sont encore en train d'être pris avec les organisations syndicales. Il n'est pas sérieux d'attendre d'un Président qu'au bout de cinq jours, il puisse claquer des doigts et avoir un avis éclairé sur le chantier de primes, d'autant que s'agissant de celui de MRF les avis sont pour le moins nuancés selon qui en parle, y compris au sein même des organisations syndicales. Il est quand même un peu inélégant de considérer que quelqu'un va prendre une décision utile au bout de quatre ou cinq jours.

Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.- Si j'ai bien noté, la séance est suspendue jusqu'au 14. Cela nous convient parce que dans le cadre de la gestion pluraliste, il aurait été difficile pour nous de rester en séance. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Si je ne l'avais pas suspendue, vous seriez restés ?

M. LARDIÈRE.- Non.

M. LE PRÉSIDENT.- Je préfère que vous précisiez que vous partiez dans tous les cas.

M. HONORÉ.- En réaction à vos propos sur le calendrier, les salariés de MRF sont en conflit déjà depuis un certain temps, ils perdent de l'argent tous les jours et sont toujours mobilisés. Quand ils sont venus le lundi, je n'ai pas vu tout ce que vous nous dites avoir constaté. J'étais présent.

M. LE PRÉSIDENT.- Moi aussi, les équipes du site aussi.

M. LE PRÉSIDENT.- La séance est suspendue, nous la reprendrons le 14.

La séance est suspendue à 15 heures 10.

***REPRISE DE LA SEANCE SUSPENDUE
DU CSEC DU 7 DECEMBRE 2022***

La séance, suspendue le 7 décembre 2022 à 15 heures 10, est reprise le 14 décembre 2022 à 15 heures 32 sous la présidence de M. AGULHON.

Sont présents (es)

MM.	Frédéric SARRASSAT Laurent DOMINÉ	Secrétaire 1 ^{er} secrétaire adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC
Mme	Magaly CLEUET ¹ Elies BEN ROUAG	2 ^e secrétaire adjoint Trésorier	liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 2/RDSCENTRES BUS
MM.	Marc BRILLAUD Bastien ORSINI Rudolf BUISSERET Nicolas BERGEAUD Pascal LAMBERT Pascal KERLEU Karl BENOIST	Membre titulaire - - - - - -	liste FO RATP CSE 3/SUR liste FO RATP CSE 5/SEM liste UNSA CSE 1/RDS Central liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9 M2E liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
Mmes	Cécile AZEVEDO ² Mary FORD Marie-Mathilde GUEROULT ³	Membre suppléant - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 6/DSC
MM.	Mohamed CHAGH ⁴ Abdelnour LARDIDI José JONATA ⁵ Olivier MERCIER André BAZIN ⁶ Michel MARQUES ⁷ Jean-Marie DUCELIER	- - - - - - -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL liste UNSA CSE 3/SUR liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Karim NEGADI Karim ROUIJEL Franck CLEMENT Thierry KOFFI Gregory GUIDEZ Kamel OULD AHMED Claude NIVAUT Abdelhakim KHELLAF Joffrey QUIQUEMPOIS Thibaut DASQUET Fabrice DELAGE	Trésorier adjoint - - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 5/SEM liste FO RATP CSE 13/BU TRAM liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 6/DSC liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF
Mmes	Farida KAIS Florence ESCHMANN	Membre suppléant -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 12 MTS
MM.	Nourredine ABOUTAIB Hamed HANAFI Aurélien DERACHE Eric TURBAN Olivier TEISSIERE Damien MORILLA Samy SI-TAYEB	- - - - - - -	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 13/BU TRAM liste FO RATP CSE 12/MTS liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste LA BASE CSE 4/RER

Assistent à la séance :

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

¹ Remplace Franck CLEMENT en tant qu' élu titulaire pour les votes

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

³ Remplace Kamel OULD AHMED en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Karim NEGADI en tant qu' élu titulaire pour les votes

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

⁶ Remplace Abdelhakim KHELLAF en tant qu' élu titulaire pour les votes

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

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 1. Information-consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023**
- 2. Information-consultation sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023**
- 3. Information sur le projet de budget 2023 du Groupe RATP**

Madame Bérénice FERRIER du cabinet d'expertise Sécafi

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Nous accueillons Mme FERRIER et M. LECLERCQ, directeur financier du Groupe RATP.

M. LE PRÉSIDENT.- Ces dossiers ont été présentés en Commission économique présidée par Mme AZEVEDO. Nous allons céder la parole à Mme FERRIER pour la présentation du rapport.

Mme FERRIER (Secafi).- Bonjour à toutes et à tous.

Je vais vous présenter les résultats de l'EPIC, des filiales et du Groupe, vous procéderez ensuite aux comptes rendus et déclarations.

Sur les résultats de l'EPIC, un point rapide sur l'atterrissage 2022 et une sous-partie sur le budget 2023. En vision synthétique de l'atterrissage 2022 des résultats de l'EPIC RATP, le trafic voyageurs est en hausse de 21 % par rapport à 2020. Il reste toutefois inférieur de 14 % au niveau nominal d'avant Covid. Le chiffre d'affaires atteindrait 4,9 Md€, en recul de 0,8 % par rapport au budget révisé 2022, avec un impact assez fort des réfections et sur-pénalités pour non-réalisation de l'offre de transport à moins 141 M€. Les recettes directes voyageurs sont inférieures au budget initial de 4,5 %. En revanche, elles seront supérieures à l'objectif contractuel fixé par IDFM. Comme vous le savez, l'effet prix est important en 2022. Il ne sera pas totalement couvert par l'indexation de la rémunération d'IDFM. Finalement, dans l'estimé 2022, il est prévu de réaliser un certain niveau d'économies, à hauteur de 70 M€ dont 140 M€ réalisés sur les frais de personnel. Nous verrons cela en détail après.

Le résultat d'exploitation est prévu en recul de 8,5 %. C'est lié à la dégradation attendue des résultats des régimes sociaux de par l'augmentation de l'absentéisme.

Le niveau d'investissement serait en recul de 4 % par rapport à la reprévision de 2022. La dette nette serait en diminution de 30 M€ à 5,5 Md€.

Le chiffre d'affaires sera légèrement en recul par rapport à la reprévision. On note un impact important de la couverture contractuelle des services qui devrait atteindre 75 %, et d'importantes réfections attendues. Cet élément sera compensé par un redémarrage assez significatif des recettes publicitaires et des recettes Orlyval. On voit l'indexation de la rémunération contractuelle. Bien qu'elle soit en hausse, elle reculerait par rapport au budget révisé. Les recettes directes seraient inférieures de 109 M€ par rapport au budget initial, mais dépasseraient l'objectif contractuel. Le résultat d'exploitation serait en recul de 26 M€, à 276 M€. La perte du régime d'assurance sociale a été prise en compte à moins 44 M€. Comme je l'ai indiqué, les 70 M€ d'économies et des impacts plus favorables que ne le prévoyait le budget initial permettront de compenser l'effet prix de l'inflation et le recul du chiffre d'affaires.

Comme indiqué, les charges ne seraient couvertes qu'à 60 % par l'indexation IDFM. 22 M€ resteraient à charge pour l'EPIC RATP.

Parmi les principaux facteurs d'économies, les frais de personnel qui sont prévus en recul de 4,9 %, soit une économie de 149 M€ par rapport au budget révisé alors qu'il intégrait les mesures salariales. L'atterrissage 2022 ne prend pas en compte les mesures salariales qui ont été effectives la semaine dernière, c'est-à-dire la rétroactivité à janvier 2022. Cet élément devra être pris en compte.

Une diminution des effectifs de 671 agents est annoncée par rapport au budget initial, prenant en compte la réduction de l'offre et la non-réalisation des recrutements prévus. La productivité ressortirait à moins 39 M€, soit 372 agents de moins. Ce niveau de productivité serait supérieur de 3 M€ à ce qui a été budgété initialement.

Le résultat net serait globalement stable par rapport au budget révisé. Compte tenu du niveau d'incertitude, des risques et opportunités sont pris en compte et impacteraient le résultat net dans une fourchette de moins 14 à plus 16 M€. Après pondération des différents risques réalisée par DPG, le résultat net serait globalement stable à 133 M€.

Quant aux investissements, il y avait une réévaluation à la baisse de près de 300 M€ du niveau d'investissement au semestre. Ce rattrapage escompté au semestre n'a pas été réalisé. Globalement, le niveau d'investissement est en recul de 4,1 % avec une réalisation du PQI à hauteur de 89 %. Deux raisons majeures apparaissent depuis 2021, des difficultés d'approvisionnement des industriels sur le matériel roulant, tant sur les parties rénovation qu'acquisition, et des retards dans l'obtention des autorisations concernant la transition énergétique des centres bus.

La dette nette recule de 30 M€ par rapport aux prévisions initiales. Elle intègre 68 M€ de capitalisation auprès des filiales de l'EPIC RATP. Ce montant de capitalisation a été revu à la baisse de 45 M€. Une partie sera déportée sur l'année 2023. Un point important concerne le besoin en fonds de roulement sur l'investissement qui intègre des potentiels retards de paiement de subventions portant notamment sur les financements de projets de transition énergétique des centres bus et sur le financement de la ligne 11.

Dans le budget 2023, une prévision de chiffre d'affaires en hausse de 6,1 %, à 5,3 Md€, une indexation contractuelle d'IDFM en augmentation de 5,5 % de par l'inflation, des recettes annexes avec des recettes publicitaires et Orlyval en croissance. En revanche, les recettes directes auraient un niveau de croissance faible de 1,9 %, qui serait inférieur à l'objectif contractuel.

L'effet prix serait important, plus 12 % sur les charges de l'EPIC, de par l'inflation constatée. Cet effet prix ne serait couvert qu'à hauteur de 62 % par l'indexation d'IDFM. La productivité brute atteint un niveau important de moins 80 M€, ce qui représente moins 2,2 %. Les résultats sont en recul, impactés par l'effet prix, notamment de l'énergie. Les investissements seraient en augmentation de 16 %, mais conditionnés au rattrapage de l'année 2021 et de l'année 2022. La trajectoire de dette qui serait en diminution intègre 82 M€ de dotations aux filiales.

Le chiffre d'affaires serait en croissance de 6,1 %. Cette croissance s'explique à 88 % par l'augmentation de l'indexation du contrat IDFM. En revanche, la rémunération qui couvre les charges en capital diminuerait. Parmi les autres éléments de variations de chiffre d'affaires, on trouve 19 M€ d'offres nouvelles avec l'effet en année pleine du prolongement de la ligne 12, les prolongements à venir des lignes 11 et 4. Un point de l'offre nouvelle est important : le recrutement anticipé de 160 conducteurs, notamment de métro, pour les J.O. 2024. Autre point nouveau, la gestion technique par le GIGP de deux nouvelles gares, Saint-Denis Pleyel et la future gare de l'aéroport d'Orly.

Est prévue au budget une diminution des pénalités pour non-réalisation de l'offre à hauteur de 48 M€. Le montant total des réflexions resterait toutefois négatif à hauteur de moins 100 M€. On note un impact défavorable du mécanisme d'intéressement sur les recettes directes et les validations à hauteur de moins 11 M€.

La croissance des recettes directes est modérée. Les recettes directes seraient inférieures à l'objectif contractuel. En application du mécanisme de partage (85 % pour IDFM et 15 % pour l'EPIC RATP), l'écart défavorable serait supporté à hauteur de 19 M€ par IDFM et de 2 M€ par la RATP. Le mécanisme d'intéressement à la validation, valable depuis 2022 sur le réseau de surface, ressortirait également négatif à hauteur de 4,5 M€, bien que le nombre de validation soit en augmentation. Le mécanisme de partage est identique à celui des recettes directes. Près de 4 M€ seraient supportés par IDFM et près de 1 M€ par l'EPIC RATP.

Sur l'évolution des charges d'exploitation, comme je l'ai indiqué en introduction, elles augmentent de 12,1 %. On constate une inflexion significative de la productivité brute. Les effectifs seraient stables à condition que l'EPIC réalise le rattrapage des recrutements à réaliser. L'augmentation des charges de 12 % intègre un effet inflation à hauteur de 427 M€. Cet effet inflation ne sera compensé qu'à hauteur de 62 % par l'indexation des indices contractuels. Le reste à charge pour l'EPIC RATP serait de moins 61 M€.

Parmi les autres éléments, il faut noter l'effet de l'offre nouvelle financée par IDFM, qui est donc neutre en termes de résultat, une MSPA qui ressortirait à 3,2 %, soit 86 M€ qui se décomposeraient en une RMPP à 4,2 %, un GVT négatif à moins 1 %. Cette MSPA resterait dans la ligne de l'estimé 2022 et serait inférieure au niveau d'inflation constaté de 4,2 %. Ce sont des données Banque de France.

On note également un impact favorable de l'amélioration de la couverture des services de transport et la mise en œuvre du plan de sobriété énergétique.

Une productivité nette de moins 1 % ressort au niveau du contrat, soit moins 36 M€ et moins 458 ETP. Cette productivité nette masque toutefois une intensification de la productivité brute qui ressortirait à moins 2,2 %, soit moins 80 M€ - nous avons pris une tendance assez longue-, niveau qui n'a jamais été réalisé au niveau de l'EPIC RATP.

Dans cette productivité, on retrouve l'effet en année pleine du nouvel accord temps de travail à Bus (moins 174 ETP), l'automatisation de la ligne 4 (moins 120 ETP), la poursuite du programme Diapason (moins 87 ETP), le plan de performance industrielle et de maintenance ainsi que la transition énergétique des bus (moins 87 ETP). La productivité brute sera en partie réallouée pour financer les actifs industriels, le rattrapage des recrutements qui n'ont pas été réalisés et les divers projets de transformation de l'EPIC. En mettant cela bout à bout, la réallocation de la productivité brute atteint 44 M€.

Les effectifs seraient relativement stables, avec une progression de 127 agents. Cette stabilité est conditionnée au rattrapage du recrutement de 425 agents initialement prévu en 2022. Il est également prévu le recrutement de 160 conducteurs. Le financement de ce recrutement est en cours de négociation avec IDFM sur une base de 134 ETP.

Je vous propose un rapide focus sur la couverture de l'EPIC RATP au regard de la flambée des coûts énergétiques. Au titre de l'année 2023, la RATP a couvert 71 % de ses besoins en électricité. Une nouvelle opération a eu lieu dernièrement, post-dossier au Conseil d'administration. Aujourd'hui, la RATP a couvert ses besoins en électricité à hauteur de 78 %. Pour le reste, elle est soumise au prix *spot* qui varie au jour le jour. Elle a pris une hypothèse de prix de 500 € du méga wattheure. Toute évolution par tranche de 100 € du méga wattheure engendrerait un surcoût de 44 M€, ce qui est énorme. À l'inverse, si le gouvernement décide de rallonger le dispositif de l'ARENH avec une partie du prix régulé d'EDF, cela générerait une économie de 68 M€ pour la RATP. Concernant le gaz, l'EPIC est couvert à 88 % de ses besoins. Pour les 12 % restants, il a pris une hypothèse d'évolution de prix sur une base de 190 € du méga wattheure. Pour le carburant, l'EPIC ne se couvre pas parce qu'il considère que l'indice IDFM la couvre plutôt bien. L'hypothèse sur le prix du carburant est de 1,5 € du litre.

Tout cela mit bout à bout, la facture énergétique serait de 550 M€ pour l'année 2023. Elle est multipliée par deux par rapport à 2022 et par 2,6 par rapport à 2021.

Le niveau d'incertitude est très fort quant au prix *spot*, notamment de l'électricité. L'EPIC ne peut pas répercuter ce prix, puisque la politique tarifaire est gérée par IDFM.

Comme je l'ai indiqué, les résultats sont impactés par la crise énergétique et l'insuffisance de la couverture des prix par l'indexation d'IDFM. Ces résultats sont en recul de moitié pour le résultat d'exploitation (moins 55 % par rapport à 2022), l'effet prix sur les charges d'exploitation étant partiellement couvert par la rémunération d'IDFM.

Directement impacté par le résultat d'exploitation, le résultat net ressortirait à 29 M€, en recul de plus de 100 M€.

Des éléments favorables joueraient sur le résultat net : d'une part, le contre effet de la provision Urssaf passée en 2022 et d'autre part, le produit des cessions immobilières des sites de La Villette et Saint-Mandé aurait un effet positif à hauteur de 28 M€.

Compte tenu du contexte économique, le niveau d'incertitude est extrêmement élevé. On aurait une évolution du résultat d'exploitation et du résultat net entre moins 120 M€ et plus 145 M€. La fourchette est large. Après pondération des risques et toutes choses égales par ailleurs, au regard de l'actualité, cette fourchette serait plutôt réduite puisque le résultat d'exploitation pourrait diminuer de 3 M€ et le résultat net augmenter de 7 M€.

Par rapport à l'atterrissage 2022, il y aura un rattrapage considérable des investissements en 2023. Les conditions de réussite restent en grande partie aux mains des fournisseurs. Deux hypothèses centrales sur la construction budgétaire des investissements : réaliser le volume nominal de l'année 2023 et rattraper 50 % du non-réalisé 2022, à savoir 187 M€. Les 50 % restants seront intégrés au programme d'investissement 2024. Au périmètre du PQI, les investissements seraient en croissance de 16 %, ce qui équivaut à plus 314 M€ pour atteindre 2,3 Md€, et dépasseraient naturellement la maquette contractuelle de 62 M€. Trois programmes sont concernés, les programmes de rénovation et d'acquisition de matériels roulants pour plus de 200 M€, 147 M€ sur la transition énergétique des bus, et 77 M€ sur le tramway avec la poursuite de l'adaptation des infrastructures du T1 et le renouvellement du matériel.

Le financement de ces investissements se ferait à travers les subventions à hauteur de 64,5 %. C'est normal par rapport à la maquette contractuelle. Néanmoins, la part subventionnée augmenterait fortement, de près de 31 %. La part financée en fonds propres diminuerait de 33 M€ à près de 800 M€.

En intégrant les investissements hors PQI presque intégralement fléchés sur les investissements du Grand Paris, le programme global d'investissement atteindrait 2,7 Md€, en hausse de 20 % par rapport à l'estimé 2022.

La dette nette, qui intègre de nouvelles dotations aux filiales, recule de 42 M€. Elle terminerai à 5,4 Md€ en 2023. On note quelques principaux facteurs :

- l'amélioration du BFR d'investissement conditionné au rattrapage des appels de fonds de l'année 2022. Compte tenu de la part subventionnée de plus en plus importante, la sensibilité sur la trajectoire de la dette sera plus importante que sur les contrats précédents.
- Des investissements en fonds propres ne seraient pas intégralement financés par la capacité d'autofinancement puisque cette dernière reculerait de 134 M€ de par la dégradation du résultat d'exploitation.
- Une amélioration du BFR d'exploitation liée à la hausse de la dette fournisseurs et des cessions immobilières prévues en 2023.

Sur les 82 M€ de capitalisations aux filiales :

- 14 M€ seront destinés à CAP Ile-de-France dans le cadre de sa montée en charge, du financement des appels d'offres et du rachat des actifs des ateliers de Championnet qui seront filialisés au 1^{er} avril 2023.
- 43 M€ d'augmentation auprès de RATP Participations dont 29 M€ sur le projet Mobility as a Service et 15 M€ vers RATP Solutions Ville, principalement fléchés sur le projet de l'AP-HP.
- 25 M€ seront fléchés sur RATP Coopération intégralement sur Systra dans le cadre de sa politique de croissance externe.

Voilà pour la présentation de l'EPIC budget 2023 et investissements.

Je propose de passer aux résultats des filiales et du Groupe RATP avec une vision globale sur l'atterrissage 2022 des filiales. Le chiffre d'affaires atteindrait près de 2,1 Md€, supérieur de 65 M€ au budget. Cette croissance se répartit à la fois sur RATP Dev et sur les autres filiales. À RATP Dev, il y a un effet de conversion de devises favorable qui compense le nouveau décalage de la mise en service du métro de Riyad et les pénalités, notamment à Londres, pour non-réalisation de l'offre. Quant aux autres filiales, il y aura un développement de RATP CAP Ile-de-France avec le démarrage de Saclay et du contrat de Bièvre, et le démarrage de RATP Évolution Services pour 12 M€.

Malgré la croissance du chiffre d'affaires, on observe un retard significatif sur le résultat opérationnel puisqu'il terminerait à moins 40 M€, alors que le budget initial le prévoyait à l'équilibre. Sur ces moins 42 M€, moins 23 M€ sont liés à RATP Dev et exclusivement à une situation plutôt critique sur le Royaume-Uni que nous verrons après. Pour les autres filiales, il y a un effet ponctuel sur RATP Smart Systems, puisque des amortissements ont eu lieu en raison du rachat des actifs Bonjour à l'EPIC RATP. La trajectoire de la dette augmentera. C'est notamment lié à l'impact de Toscane pour le rachat des actifs, et du contrat Riyad.

Sur RATP Dev, la progression du chiffre d'affaires est de 42 M€. C'est uniquement l'effet conversion qui va jouer sur cette croissance de chiffre d'affaires, puisque la croissance organique de tous les contrats en portefeuille sera négative de 8 M€. On retrouve les pénalités au Royaume-Uni puisque TfL ne diminuant pas son offre, l'offre reste surcapacitaire. Au regard du manque de chauffeurs, les pénalités sont élevées. Le décalage de la mise en service du métro de Riyad a été intégré, il est prévu en avril 2023.

Au budget initial, le résultat opérationnel était prévu à 12 M€. Il terminerait en perte à moins 23 M€ en raison de l'impact significatif de la situation à Londres, puisque le résultat opérationnel y est de moins 37 M€. Si on résume, on perd entre 3 M€ et 3,5 M€ tous les mois sur les routes londoniennes. Plusieurs facteurs expliquent cela. La pénurie de conducteurs ne permet pas de réaliser l'offre de service. Il faut savoir que l'autorité organisatrice TfL est restée à un niveau d'offre de transport d'avant Covid. Autre facteur, la non-indexation dans les contrats de la hausse des salaires et de l'augmentation du prix de l'énergie, sachant que RATP Dev est le premier en termes de transition énergétique sur ces bus. Elle a une flotte de bus électriques plus importante que les autres opérateurs sur les routes londoniennes. Sont également pris en compte des surcoûts de maintenance sur le contrat Toscane. Il y a eu un sujet de matériel roulant vétuste, qui n'était pas pris en compte. Tous ces effets défavorables sont compensés, pas intégralement toutefois, par la bonne tenue des contrats en Algérie, en France, et par les gains immobiliers exceptionnels pour 4 M€.

Des risques ont été modélisés, il n'y a pas d'opportunités mais que des risques, à hauteur de 2 M€, notamment en cas de non-résorption de la pénurie de conducteurs aux États-Unis. L'Ebit pourrait se dégrader de 1,5 M€.

Sur les autres filiales, RATP CAP Ile-de-France réalise un chiffre d'affaires en avance par rapport au budget initial, à 119 M€, qui intègre les deux contrats Bièvre et Saclay. Quant au résultat net, on note une dégradation avec une perte de 15,2 M€. Attention, cet atterrissage ne tient pas compte des éventuelles régularisations, notamment sur les indexations contractuelles en Ile-de-France où une négociation multi-opérateurs est actuellement menée avec IDFM.

Sur le Pôle Services, un retard sur le chiffre d'affaires et sur le résultat net, principalement concentré sur RATP Smart Systems. Deux éléments l'expliquent, l'amortissement des actifs du Mobility as a Service rachetés à l'EPIC et une perte à terminaison sur le contrat Navocap à Nantes. Des risques et opportunités ont été intégrés sur les résultats de RATP Smart Systems entre moins 2,5 et plus 0,5 M€. L'unité d'affaires RATP Solutions Ville serait en ligne avec les prévisions initiales puisqu'on serait légèrement inférieur en chiffre d'affaires, mais un peu au-delà en résultat net part du Groupe. Dans un contexte économique dégradé, des réductions de dépenses ont été réalisées. Cela a permis de compenser l'effet prix et la perte générée sur la prise de contrôle sur Cityscot.

Sur Systra, les nouvelles sont plutôt bonnes. La quote-part de résultat dans le résultat net part du Groupe RATP atteindrait 5,8 M€. Il y a à la fois un dépassement en chiffre d'affaires puisqu'il y a une accélération du projet phare HS2 au Royaume-Uni, et des demandes complémentaires.

Toutes filiales comprises, le budget 2023 est ambitieux en chiffre d'affaires. Il est prévu en progression de 8,7 %, à près de 2,3 Md€, porté par RATP Dev et conditionné au démarrage et la montée en puissance de Riyad qui permettrait de compenser la perte de Valenciennes, les sorties des contrats tram en Algérie et le non-renouvellement volontaire d'un contrat aux États-Unis.

Concernant les autres filiales, une augmentation pour CAP Ile-de-France avec l'intégration des contrats et l'intégration des ateliers de Championnet, une augmentation pour RATP Real Estate et pour RATP Évolution Services.

Le résultat net demeurerait en perte à moins 40 M€, dont moins 19,5 M€ sur RATP Dev avec une situation critique au Royaume-Uni. Pour les autres filiales, le résultat serait également en dégradation de moins 20,5 M€, concentré sur CAP et RATP Solutions Ville.

Pour RATP Dev, le budget est ambitieux avec une croissance du chiffre d'affaires de 107 M€ conditionnée au démarrage de Riyad, puisque ce dernier générerait 96 M€ de chiffre d'affaires. Cela permettrait de compenser les effets de périmètre de même hauteur, à la fois la perte de Valenciennes pour moins 57 M€ et la sortie des contrats Tram en Algérie (Alger, Oran, et Constantine), puisque RATP Dev se désengage progressivement du pays au fur et à mesure des échéances de renouvellement de ces trois contrats.

Des développements sont attendus en 2023 pour 35 M€, aux États-Unis, à Laval en France et dans le Berry. La croissance organique atteindra près de 50 M€ avec l'indexation des contrats en portefeuille et l'espoir d'avoir des pénalités moindres, notamment sur la non-réalisation de l'offre au UK.

Le résultat opérationnel demeurerait déficitaire à moins 20 M€. Au UK, le résultat opérationnel atteint près de moins 40 M€. Au-delà de cette situation au UK, on constate un impact favorable et un redémarrage de l'activité du *sightseeing*. L'effet est favorable de 7 M€ sur le résultat d'exploitation et on a de bonnes performances sur les contrats aux États-Unis et en France. Un effet de 10 M€ est attendu avec la mise en service de Riyad et l'effet en année pleine sur le contrat train en Égypte. Cette réalisation est indispensable pour réaliser le budget et compenser la sortie des contrats en Algérie.

Le résultat opérationnel pourrait varier à la baisse assez sensiblement puisque 22 M€ de risques sont identifiés, la poursuite d'une dégradation de la situation au Royaume-Uni, la non-réalisation du plan de performance notamment sur la holding de RATP Dev, des négociations en Arabie Saoudite qui n'aboutiraient pas et un nouveau décalage du contrat de Riyad de trois mois.

Un focus rapide sur le Royaume-Uni. Depuis 2019, avait été identifié un sujet à la fois organisationnel et managérial. Un plan de transformation avait été mis en œuvre puisqu'il y avait des plans de réorganisation des dépôts en même temps et finalement un nouveau management en place. Tout cela n'a pas permis d'absorber la dégradation de la situation face à une autorité organisatrice extrêmement rigide. À titre d'exemple, l'offre de transport pendant le Covid n'a pas diminué alors qu'il y a eu des réductions d'offre sur tous les réseaux, notamment en France. Cette autorité organisatrice est très axée sur le ferré et beaucoup moins sur l'offre de transport bus.

Au budget 2023, le résultat opérationnel serait de moins 42 M€. Pour RATP Dev, toutes les solutions sont sur la table, à savoir essayer de négocier avec TfL parce que la situation n'est plus tenable, la vente de dépôts, de positions de garage de RATP Dev à d'autres opérateurs, ou des projets de fusion et de concentration par rapport aux autres opérateurs, ainsi que la possibilité d'augmenter les tarifs, comme cela se passe actuellement puisqu'on aurait l'amorce d'une hausse tarifaire. Ce sujet pose la question de la présence de RATP Dev sur le territoire londonien. Si une sortie est engagée, elle ne pourra pas se faire d'un coup. Les contrats londoniens supposent que l'on finance le coût de sortie qui est extrêmement cher, en plus des pertes générées. Une sortie intégrale pourrait être longue et mettre au moins 5 ans. Cela pourrait générer des pertes assez significatives pour RATP Dev.

Sur Cap Île-de-France, le chiffre d'affaires est en croissance significative de près de 31 %. On a un impact défavorable avec la perte des contrats de Saint-Quentin, des contrats de transport à la demande et des contrats PMR des FlexCité. En revanche, il y aura des effets périmètre avec la prise en compte de la filialisation des ateliers de Championnet, l'effet en année pleine des contrats de Bièvre et de Saclay, les indexations espérées sur les contrats actuels et la rentrée des activités STL. Sur le résultat net, on aurait un accroissement des pertes par rapport à l'atterrissage 2022. Le résultat net atteindrait moins 18 M€. C'est lié à la structuration de la filiale et à sa montée en charge, au financement du coût des appels d'offres, notamment ceux de Paris, et à un endettement prévu en hausse de par les besoins de financement sur la transition énergétique du contrat mantois et les investissements en général.

Comme je l'ai indiqué sur l'EPIC, une augmentation de capital est prévue à hauteur de 14 M€ pour 2023.

Sur le pôle Solutions Ville, une croissance de 11 % est prévue, concentrée sur RATP Real Estate avec l'effet en année pleine de la gestion de LYBY + et un effet sur RATP Connect qui finalise le projet 3G 4G. Le résultat net fait état d'un bénéfice de 2,6 M€, en repli par rapport à l'estimé 2022. Il y a un impact de la holding RATP Solutions Ville qui monte en charge sur le contrat de la gestion de la fibre du Grand Paris, et de Cityscoot prévue à l'équilibre en raison du changement d'actionariat et de la montée en capital de Solutions Ville dedans.

Sur le Pôle Services, le chiffre d'affaires serait en augmentation de 11 %, porté par RATP Smart Systems avec la montée en puissance de Navocap et le lancement d'une offre commerciale. Les revenus du Mobility as a Service seraient toujours insuffisants, bien que l'on soit en ligne avec le plan d'affaires. Pour RMS, une augmentation du chiffre d'affaires avec la réalisation de six chantiers sur les ascenseurs et de cinq escaliers mécaniques. Malheureusement, le résultat net serait en perte à moins 15 M€. Ce serait essentiellement porté par RATP Smart Systems en perte de moins 16 M€. On retrouve le sujet du Mobility as a Service avec, aujourd'hui encore, l'absence de commissionnement d'IDFM sur les ventes de titres dans l'application Bonjour. Des discussions pourraient toutefois être amorcées en 2023.

Pour Systra, poursuite de l'année 2022 avec une quote-part de résultat en hausse de 2,6 M€ par rapport à 2022. La contribution de Systra au résultat net part du Groupe RATP serait de 8,4 M€ avec un carnet de commandes qui reste élevé. Il y a de bonnes trajectoires sur Systra.

Il faut noter le changement de quote-part d'actionnaires. La RATP et la SNCF détenaient conjointement 43,38 %. Désormais, la RATP et la SNCF sont codétenteurs de Systra à hauteur de 37 %. Il y a une diminution de l'EPIC RATP dans l'actionnariat de Systra.

Pour finir sur l'atterrissage 2022, le chiffre d'affaires Groupe atteindrait 6,4 Md€, en ligne avec le budget révisé, un recul sur l'EPIC RATP impacté par...

M. LE SECRÉTAIRE.- Nous avons un doute sur la diminution de l'actionnariat de Systra, nous n'avons pas compris.

Mme FERRIER (Secafi).- Vous déteniez 43 % et détenez maintenant 37 %.

M. LE SECRÉTAIRE.- On se rappelle dans cette séance que c'était le contraire. Cela nous a fait un peu tiquer.

M. LECLERCQ.- Je ne sais pas à quoi cela fait référence.

Mme FERRIER (Secafi).- Un recul sur la partie EPIC en raison de l'impact des réfections. Sur les filiales, une activité en croissance avec les gains des contrats du T10 et de Saclay qui n'étaient pas budgétés et qui compensent le nouveau décalage de Riyad.

Sur le résultat opérationnel, un recul de 36 M€, exclusivement porté par les filiales puisque le résultat opérationnel de l'EPIC augmenterait faiblement mais de 5 M€, malgré la dégradation des pertes de l'assureur social et d'une couverture partielle de l'effet prix par l'indexation contractuelle.

Le résultat net serait en diminution de 25 M€, on retrouve là la dégradation du résultat opérationnel. Ce serait exclusivement porté par les filiales puisqu'elles auraient un résultat net en perte à moins 71 M€, alors que celui de l'EPIC progresserait de 76 M€. La dette nette s'établirait à 5,9 Md€, en hausse de 73 M€. Cette hausse est exclusivement portée par les filiales et notamment RATP Dev.

Sur le budget 2023, le chiffre d'affaires serait en croissance de 6 % porté par l'indexation des différents contrats, tant à l'EPIC que chez RATP Dev, et le démarrage du contrat à Riyad. Le résultat opérationnel diminuerait de 91 M€ pour s'établir à 118 M€. L'évolution du prix est déterminante et impacte fortement les résultats du Groupe, notamment au regard de la facture énergétique.

Sur l'EPIC, un recul de 91 M€ du résultat opérationnel de par un effet prix qui n'est que partiellement compensé. Le budget sur les filiales, et donc RATP Dev, serait en amélioration de 4 M€, mais conditionné à la réalisation d'un plan de performance de 18 M€, ce qui n'est pas négligeable. On aurait toujours l'impact de la sous-performance au Royaume-Uni. Sur les autres filiales, le résultat opérationnel serait dégradé de moins 4 M€, à moins 21 M€, concentré sur CAP Ile-de-France et Smart Systems. Au regard de l'incertitude, la fourchette de variation du résultat est extrêmement élevée puisqu'on serait entre moins 100 et plus 100. Cela relate l'incertitude actuelle.

Le résultat net serait en perte à moins 33 M€ dont 75 M€ portés par les filiales de l'EPIC RATP.

La dette nette serait en hausse de 76 M€ à près de 6 Md€, exclusivement portée par la filiale. La tendance amorcée en 2022 se poursuit en 2023 avec des investissements, notamment sur les centres bus en Île-de-France pour Mantes-la-Jolie, et les investissements sur la reprise du STL. Le volume d'investissement total atteindrait 2,9 Md€ avec un volume important sur l'EPIC, et serait conditionné au rattrapage des investissements 2021 et 2022.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Bravo pour la capacité à synthétiser les éléments budgétaires.

Madame AZEVEDO, pour le compte rendu de la Commission économique ?

M. BERGEAUD.- Le désengagement en Algérie est lié à quel phénomène ?

M. LECLERCQ.- Nous avons été désengagés unilatéralement du métro, puisque le contrat du métro d'Alger n'a pas été renouvelé il y a 2 ans. Maintenant, le gouvernement algérien souhaite que l'on se retire de l'exploitation du tramway.

M. BERGEAUD.- C'est une nationalisation ?

M. LECLERCQ.- Oui, c'est une forme de nationalisation. Sur le tramway, nous avons cinq ou six concessions qui ont une durée limitée. À la fin de celles-ci, elles ne seront pas renouvelées.

M. LE SECRÉTAIRE.- Il y avait des dettes sur le métro d'Algérie.

M. LECLERCQ.- Sur le métro, nous avons signé le DGD, le document qui finalise l'état des créances et des dettes. Ils nous paient au compte-gouttes, mais la dette diminue à peu près tous les trimestres. De mémoire, il reste environ 18 M€ à régler sur le métro. Nous percevons un paiement à peu près tous les trimestres. Pour l'instant, cela paraît en bonne voie de règlement, même s'il faut être patient. Si cela se ralentit à un moment donné, nous irons en arbitrage international pour nous faire payer ces dettes.

M. LE SECRÉTAIRE.- Tous les trimestres, mais sur combien d'années ? Sur 20 ans, cela n'aura plus la valeur de 18 millions. A-t-on une chance d'avoir ces 18 M€ dans les deux prochaines années ?

M. LECLERCQ.- Je pense que oui. Si le rythme des paiements venait à ralentir, nous irions en arbitrage international, mais cela représente un coût. Comme ils continuent à nous payer, même si c'est lent, nous pensons qu'il ne sert pas à grand-chose d'engager une procédure longue pour le moment. La question se posera dans les mêmes termes pour le tramway au fur et à mesure que nous fermerons les lignes.

M. HONORÉ.- Un point de méthode. Pour la séquence à venir, nous avons un rapport global et des déclarations pour chaque point de l'ordre du jour. Il faut phaser cela afin que l'on ne se retrouve pas avec neuf déclarations à lire les unes après les autres.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose d'entendre le rapport global de la Commission économique sur le budget EPIC 2023 et d'investissement 2023, et sur le budget Groupe, puis de passer à chacun des trois votes qui seront précédés de la lecture des déclarations des organisations syndicales.

Mme AZEVEDO.- Il y a deux consultations, donc deux avis.

M. LE SECRÉTAIRE.- Certains ont trois déclarations et d'autres une seule.

Mme AZEVEDO.-

Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023, sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023 et sur le projet de budget 2023 du Groupe RATP

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 1 décembre 2022, étaient les experts du Cabinet SECAFI avec Bérénice FERRIER, Ludivine EGRETAUD et Ange-Michel GLOMBARD ainsi que Juliette EL YACOUBI, Valérie OGIER et Nicolas PIFFARD pour la Direction. Nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.

Dans son introduction, ce rapport ne pourrait commencer sans évoquer une année 2022 affectée par un contexte économique compliqué avec des remontées de prix conséquents (surtout l'énergie), des problèmes de réapprovisionnement et une guerre en Ukraine qui n'arrangerait pas les échanges commerciaux. A cela, s'ajouterait un effet COVID qui aurait encore des impacts sur les agents avec un absentéisme en hausse et des difficultés de recrutements.

Concernant l'EPIC :

Pour l'atterrissage 2022, il serait estimé un trafic en hausse de +21 % par rapport à 2021 cependant inférieur à l'année de référence. Le Chiffre d'affaires serait de 4,9 Md€ révisé en baisse de -38 M€ (soit 0,8 %) avec -141 M€ de réfections et de sur-pénalités pour non-réalisation de l'offre qui pèse lourdement sur le CA. Un effet prix couvert à 60 % par l'indexation de la rémunération contractuelle IDFM et une économie de charges de 70 M€ dont 140 M€ sur les frais de personnel. Le résultat opérationnel (EBIT) serait proche de l'objectif révisé et est estimé à 276 M€ soit un recul de -8,5 % lié à la dégradation du résultat des régimes sociaux, effet de la hausse du taux d'absentéisme. Le résultat net serait estimé à 132 M€ avec cependant des incertitudes sur l'impact de l'inflation, sur les résultats de l'enquête perception et la possible extension au gaz du bouclier tarifaire. La dette nette serait inférieure de 30 M€ par rapport au budget révisé et passerait à 5,5 Md€. Il est à préciser que par rapport à 2021 elle est en hausse de +59 M€ du fait des dotations aux filiales de +68 M€ en 2022. Les investissements devraient atteindre 1,97 Md€ (hors Société du Grand Paris) soit en recul de -4 % par rapport à la re-prévision. Ecarts liés au programme du Ferré transport matériel roulant avec le décalage de livraison des MP14 ainsi que les projets de rénovation des MI84-MI2N et le Ferré Transport Systèmes avec le décalage d'adaptation des infrastructures avec l'arrivée des MI20 entre autres et d'autre part avec le BUS pour des décalages d'obtention des autorisations avec le programme de transition électrique et le Tramway avec le décalage d'acquisition des TW20 et T1.

Au budget 2023, le Chiffre d'Affaires devrait atteindre 5,2 Md€ en nette progression de 304 M€ (soit +6,1 %) du fait de l'indexation des rémunérations IDFM et d'une baisse attendue des réfections bus. Le résultat opérationnel (EBIT) serait en baisse de moitié pour atteindre 123 M€ soit une baisse de 153 M€ du fait de l'effet prix sur l'énergie et des salaires. Le résultat net serait estimé à 29 M€ en baisse de -103 M€ avec des produits de valorisation immobilière et le contre-effet de la provision URSSAF. Le risque après pondération est évalué à -3 M€ sur l'EBIT et de +7 M€ pour le résultat net. La dette serait en baisse de -42 M€ malgré des flux d'exploitation dégradés par l'inflation et la poursuite du soutien au développement des filiales (soit +82 M€ de dotations). La Capacité d'Autofinancement (CAF) atteindrait -799 M€. Le Besoin en Fond de Roulement opérationnel serait en amélioration de -45 M€. Il est constaté une croissance relativement faible des recettes directes avec un écart à l'objectif de -22 M€, la RATP en supportant -2 M€ et du nombre de validations avec un écart de -4,5 M€, la RATP en supportant -0,7 M€. Il est précisé lors de la commission que l'offre nominale devrait être mise en place pour avril 2023 (un avenant et des discussions sont en cours). La hausse des prix de l'énergie devrait doubler la facture énergétique de la RATP en 2023, surtout en électricité avec une facture qui

s'établirait à 417 M€ (multiplié par 3,2 par rapport à 2022). La facture du carburant devrait elle se stabiliser avec une hypothèse de -1,5 €/l. Le plan engagé par l'EPIC-RATP, pour répondre au plan de sobriété énergétique, devrait faire une économie pour l'année 2023 de -3 % de consommation d'électricité et de -7 % sur le gaz soit une économie de -20 M€. Les charges d'exploitation seraient estimées à 4,3 Md€ soit une hausse de +469 M€. L'effet prix ne sera compensé qu'à hauteur de 62 % par l'indexation des indices IDFM se traduisant par un impact pour l'EPIC de -161 M€. L'évolution des effectifs 2023, soit 43879 ETP estimés pour 43752 ETP en 2022, porterait sur l'évolution de l'offre contractuelle avec +160 ETP pour les JO 2024, sur de la performance nette avec -458 ETP correspondant au -87 ETP de la poursuite de Diapason, -174 ETP sur le CTMR, -120 ETP pour l'automatisation de la ligne 4 et -87 ETP correspondant aux actions de productivité sur les organisations et l'optimisation des gammes de maintenances ainsi qu'une hypothèse de rattrapage de recrutements estimés à +425 ETP. En 2023, la Rémunération Moyenne du Personnel Permanent est prévue à 4,2 % et la Masse Salariale Par Agent à 3,2 % soit un impact de 86 M€.

Les investissements de l'EPIC RATP devraient atteindre 2,3 Md€ en 2023 au périmètre du Programme Quinquennal d'Investissement. Une croissance de 16,1 % soit +314 M€. 2,7 Md€ en intégrant les investissements réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris. Elle est portée par les investissements subventionnés. Les investissements sur fonds propres devraient rester stables à 0,84 Md€. Cette croissance est liée au matériel roulant du Ferré transport avec l'acquisition des MP14 ligne 11 et 4 et au rattrapage du retard des rénovations sur le MI2N -MI84 ainsi qu'au Système du Ferré transport avec des perspectives à la hausse des projets d'adaptation des infrastructures à l'arrivée des MF19 et MI20 mais également avec le programme BUS et les projets de transition des centres bus à l'électricité ou au gaz et les autorisations obtenues ainsi que le Tramway pour la montée en régime du projet d'acquisition du nouveau matériel du T1 et l'adaptation des infrastructures.

Concernant le Groupe RATP et les filiales :

Il est à noter que le Groupe doit faire face à une détérioration de la couverture de service en France et au Royaume-Uni et doit répondre à de nombreux appels d'offres à forts enjeux pour son avenir portés par RATP CAP Ile de France sur le réseau bus historique et les lignes Transilien et par RAPT DEV sur le métro automatique, les grands réseaux de province et les TER.

Pour l'atterrissage 2022, le chiffre d'affaires serait estimé à 6,4 Md€, reprise qui bénéficie du redémarrage du trafic et de l'effet du contrat toscan. Le résultat opérationnel (EBIT) est dégradé par la situation du contexte économique et des difficultés de recrutement et recule de -36 M€ pour passer à 210 M€ porté exclusivement par les filiales. Le Résultat Net Part du Groupe serait de 72 M€ en baisse de -25 M€ par rapport au budget révisé impacté par les filiales. La dette s'établirait à 5,9 Md€ en hausse de +73 M€ portée également par les filiales. Le bilan des risques et opportunités non intégrés à la prévision d'atterrissage 2022 du Groupe est, soi-disant équilibré (18 M€ de risques contre 17 M€ d'opportunités).

Pour les filiales, le Chiffre d'Affaires de RATP DEV ressortirait à 1,8 Md€ soit +42 M€ par rapport au budget estimé bénéficiant d'un effet de conversion favorable absorbant l'impact négatif du décalage de la mise en service du métro à Ryadh et des pénalités de non-réalisation de l'offre au Royaume-Uni. Le résultat opérationnel (EBIT) atterrirait à -23M€ du fait de la réduction importante de la performance de Londres pour -37 M€ et des surcoûts de maintenance sur le contrat Toscane pour -3M€. Pour RATP CAP, le résultat net serait plus déficitaire que prévu estimé à -15,2 M€. Le pôle service présenterait un retard pour arriver à un RNPG de -13,4 M€. Pour RATP Solutions Ville l'atterrissage 2022 resterait proche des prévisions initiales avec un CA de 33,8 M€. Pour Systra, le chiffre d'affaires devrait atteindre les 900 M€.

Au budget 2023 le Chiffres d'Affaires devrait atteindre 6,8 Md€ soit une hausse de +5,7 % du fait de l'indexation contractuelle, une meilleure couverture de service et le démarrage de l'exploitation de la ligne 2 du métro de Riyadh prévu en avril 2023. Il est prévu un résultat opérationnel (EBIT) en baisse à 118 M€ soit -91 M€ du fait du contexte et de l'insuffisance de la couverture de l'effet prix par rapport à l'indexation contractuelle. Le résultat net part du Groupe serait en perte de -33 M€. Le Groupe applique le plan de sobriété énergétique avec 20 M€ d'économies prévues en 2023 et continue de réduire ses coûts avec une productivité nette de 36 M€ pour l'Epic, une réduction de 4 % des coûts de structure de RATP DEV et des plans de performance dans les différents pays. La dette s'établirait à 6 Md€, en hausse de +76 M€ et serait portée exclusivement par les filiales du fait de la dégradation de la Capacité d'Autofinancement (CAF) liée au contexte économique et du Besoin en Fond de Roulement de démarrage du métro de Riyadh.

***Les investissements** du Groupe devrait atteindre 2,9 Md€ en 2023 notamment sur la livraison de matériels roulants à l'EPIC y compris la ligne 14 Sud pour compenser les retards accumulés depuis 2021.*

Pour les filiales, le Chiffre d'Affaires serait en croissance de +182M€ en 2023 pour atteindre un montant de 2,3 Md€ avec +140 M€ pour RATP DEV mais dépendant de la mise en service du métro à Riyadh pour compenser les sorties des contrats de Valenciennes, des trams algériens et de Colorado Springs aux Etats-Unis et les autres filiales pour +72 M€ dont 38 M€ pour RATP CAP Ile-de-France, +18 M€ pour RATP Real Estate et +12 M€ pour RATP Evolution Services. Le résultat opérationnel (EBIT) resterait en perte à -40 M€ avec -19,5 M€ pour RATP DEV avec la situation dégradée de Londres et les autres filiales pour -20,5 M€ avec une dégradation sur RATP CAP Ile-de-France et RATP Solutions Ville. Systra devrait maintenir sa trajectoire et son RNPG devrait augmenter et passer à 8,4 M€. La contribution des filiales à la dette nette du groupe augmenterait de +111 M€ en 2023 pour passer à 586 M€.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO. Monsieur ORSINI ?

M. ORSINI.-

Pour notre EPIC RATP, l'année 2022 connaît des sujets de tensions ininterrompus liés au contexte économique dégradé, en cause l'instabilité des prix notamment ceux de l'énergie et amplifié par la guerre en Ukraine.

A cela s'ajoute les effets persistants de la crise sanitaire et de l'absentéisme détériorant significativement la couverture de service.

Quant au trafic il est observé un pic de remontée mais qui reste néanmoins en dessous du niveau de référence d'avant COVID de 2019.

L'atterrissage 2022 connaît un chiffre d'affaires annuel fortement pénalisé mais avec un résultat net proche de la cible du budget révisé et une stabilisation de la dette.

Les chiffres de l'absentéisme, quant à eux, donnent le tournis et posent la question des conditions d'exercice de nos métiers au contact du public.

En ce sens, nous vous invitons activement à travailler sur le bien être des agents au travail, à traiter les causes et non les effets et améliorer leur équilibre vie professionnelle et vie privée. La montée de l'absentéisme est étroitement liée à la dégradation des conditions de travail qui par capillarité contribue activement au manque d'attractivité dans nos différents métiers d'exploitation et aux difficultés de recrutement.

Concernant les prévisions de budget pour l'année 2023, l'EPIC devrait poursuivre son désendettement et une forte progression du chiffre d'affaires du fait de l'indexation des rémunérations IDFM est envisagée.

Cependant, le résultat opérationnel sera réduit de moitié en conséquence entre autres d'un effet prix fortement négatif sur l'énergie. En ligne de mire la hausse exponentielle des prix de l'électricité qui devrait doubler en 2023.

Les hypothèses de prévisions économiques et structurantes pour 2023 restent bien difficiles à prévoir et à anticiper en particulier sur l'évolution des prix liée à l'impact inflationniste incertain et des futures données chiffrées concernant l'absentéisme.

Pour FO Groupe RATP, les différentes hypothèses structurantes ne sont que des hypothèses et représentent finalement une marche à vue en plein brouillard tant la conjonction de ces différents facteurs demeure instable.

2023 sera entre autres l'année de mise en place des projets de restructuration cignés "RATP 2023", de la continuité d'action du dispositif "DIAPASON" et du nouveau modèle de pilotage économique de l'EPIC RATP dit "PERFORM".

A n'en pas douter ils seront de forts contributeurs au soutien actif de l'entreprise à l'effort de productivité.

De légitimes attentes perdurent sur la situation des effectifs, cette dernière reste catastrophique dans bon nombre de métiers d'opérateurs, de nombreuses campagnes de recrutement sont à prévoir en 2023 notamment dans les métiers du personnel roulant, FO Groupe RATP restera vigilant à ce que les engagements soient tenus.

Pour FO Groupe RATP et au vu des perspectives toutes les conditions étaient ainsi réunies pour calquer l'augmentation de la valeur du point sur l'inflation.

A noter que les prévisions 2023 déjà annoncées par l'état via les chiffres communiqués par la banque de France prévoient une inflation portée à 4,2% pour l'année à venir.

FO Groupe RATP estime que ces données restent largement sous évaluées, 4,2% étant la fourchette basse, la banque de France prévoyant jusqu'à 6,9% d'inflation et rappelle que des augmentations à 2 chiffres sont attendues sur l'énergie, les transports ou encore l'alimentaire pour 2023.

FO Groupe RATP vous le réaffirme avec force et vigueur, vos salariés espèrent une revalorisation salariale statutaire équitable et conséquente, à minima calquée sur l'inflation.

Merci

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

M. HONORÉ.-

Projet de programme d'investissements 2023

La RATP réalise, pour le compte de l'état et de la région, un volume d'investissements maintenu depuis plusieurs années à un niveau exceptionnellement haut, que ces investissements soient prévus au PQI, liés au contrat IDFM, ou hors PQI, principalement pour la SGP : en attestent les près de 2,3 Mrds d'euros d'investissements réalisés en 2021 comme en 2022.

FO Groupe RATP tient à souligner que ces investissements ne sont rendus possibles que grâce à l'investissement quotidien des salariés de l'entreprise ; chacun à son niveau, pilotage, ingénieries, comme opérationnels.

Au périmètre du PQI, l'estimé 2022 atteste d'une réalisation de 1,97 Mrds d'euros d'investissements mais également d'un retard de 387 millions d'euros au regard du budget 2022, 83 millions d'euros au regard de la "re-prévision" budgétaire 2022.

Ce décalage dans le temps est attribuable aux retards pris sur le renouvellement du matériel roulant ferroviaire, la transformation des Centres Bus et l'adaptation des infrastructures.

Pour mémoire l'année 2021 s'était déjà soldée par un retard de 415 millions d'euros.

Hors PQI, la RATP réalise en 2022, 334 millions d'euros d'investissements dont 95% auprès de la SGP pour le prolongement de la ligne 14 au sud.

En 2023, l'entreprise affiche l'ambition d'un niveau d'investissement record, de plus de 2,7 Mrds d'euros ; en progression de 20% par rapport à l'estimé 2022.

Il est à noter que la part des investissements en fonds propres poursuivrait sa décline au profit de la part subventionnée, caractéristique du contrat IDFM 2021-2024. Il conviendra d'observer cette tendance dans la durée, tant IDFM semble aujourd'hui être financièrement exsangue.

Le retard pris en 2021 et 2022, estimé à 600 millions d'euros, serait rattrapé pour moitié en 2023, idem en 2024.

Pour FO Groupe RATP, ces prévisions paraissent pour le moins optimistes, pour ne pas dire inatteignables. Malgré les propos très rassurants de la direction, notamment ceux liés aux engagements des industriels, notre organisation syndicale doute en effet de leur faisabilité.

Cette appréciation est liée principalement aux éléments suivants :

Tout d'abord, un contexte géopolitique inchangé, qui se traduit par des difficultés d'approvisionnement et de production des industriels principalement sur les matériels roulants ferroviaires mais pas uniquement. Phénomène déjà présent pendant la crise COVID auquel pourrait se conjuguer des tensions sur la disponibilité de l'énergie voire des difficultés économiques liées à l'explosion des coûts des entreprises.

Un contexte sanitaire qui reste encore aujourd'hui incertain, avec, çà et là, un redémarrage de la pandémie et son corolaire de paralysie de la production d'une économie mondialisée.

Enfin notre capacité "interne" à mettre en œuvre un tel niveau d'investissements, fragilisée par une diminution drastique des effectifs (-1000 sur un an), un marché de l'emploi post Covid moins favorable à notre entreprise de service public que par le passé (qui pose clairement la question de l'attractivité), et surtout une perte de repères et de confiance en l'entreprise pour nombre d'agents liée aux profondes transformations en cours au sein du Groupe RATP.

Pour FO Groupe RATP, l'entreprise ne peut éternellement compter sur "l'attachement au service public ou au métier", s'appuyer à l'infini sur la bonne volonté de salariés qui ne comptent pas leurs heures, pour tenter d'atteindre ce type d'objectifs.

Projet de budget d'exploitation de l'EPIC RATP ayant déjà fait l'objet du premier point économique et professionnel de l'ordre du jour, l'intervention de FO Groupe RATP concernant celui du Groupe, sera principalement centrée sur la situation des filiales.

Quelques mots sur l'atterrissage 2022...

Malgré un chiffre d'affaires en forte progression depuis 2020 (+ 60% à 2,08 Mrds), l'estimé 2022 du résultat des filiales de l'EPIC, se caractérise une nouvelle fois par des pertes (un EBIT à – 40 millions d'euros, un résultat net à – 71 millions d'euros), principalement portées par RATP Dev (notamment sa filiale au royaume uni, RATP Dev Transit London).

Le volume d'activités est là mais les gains peinent toujours à compenser les pertes...

Ce résultat s'accompagne également d'une très forte hausse de l'endettement des filiales, (+ 30% sur un an, à 475 millions d'euros). Effet de la dégradation du BFR (insuffisance de flux financiers), encore une fois principalement côté de RATP Dev, avec des décalages ou retards de paiement en Toscane ou à Ryad.

Si l'EPIC comme les filiales subissent la même conjoncture défavorable, FO Groupe RATP fait le constat que, sur l'exercice 2022, c'est toujours l'EPIC et son contrat IDFM qui tire le Groupe, ce malgré une progression inattendue de la part des filiales dans le CA du Groupe. Celles-ci pèsent aujourd'hui 30% de l'ensemble, objectif du précédent plan d'entreprise, "vision 2020" atteint avec deux exercices de retard...

Sans surprise, le projet de budget 2023 du Groupe RATP, porte les mêmes incertitudes que celui de la maison mère, marché de l'emploi, contexte géopolitique, inflation et crise de l'énergie comptent au nombre de celles-ci...

Pour 2023, le Groupe RATP porte une ambition (un excès d'ambition ?!!) de croissance de + 5,7%, dont + 8,7% sur le chiffre d'affaires des filiales, ce qui ne permettrait malgré tout pas d'inverser la tendance des deux précédents exercices. Le résultat opérationnel du Groupe baisserait de 44% à 118 millions d'euros, le RNPG serait en recul de 105 millions d'euros, déficitaire à -33 millions d'euros. Les filiales afficheraient 75 millions de pertes.

Ces résultats seraient atteints dans un contexte de productivité sans précédent au niveau de l'EPIC (-80 millions d'euros de productivité brute) accompagné d'un plan de sobriété énergétique et d'un plan de performance de 18 millions d'euros pour RATP Dev, ce qui, pour FO Groupe RATP, n'augure rien de bon pour les conditions de travail des salariés du Groupe...

Ces perspectives économiques seraient également conditionnées à un certain nombre d'hypothèses dont l'indexation des contrats, tant pour l'EPIC que pour RATP Dev, une amélioration de la couverture de service ou encore le démarrage du contrat d'exploitation et de maintenance du métro de Ryad.

Attendu depuis 2018, il pourrait, avec un vent favorable, devenir réalité en 2023... Ce contrat conditionnerait à lui seul 90% de la croissance de l'ensemble des filiales de l'EPIC.

Un des marqueurs de cet exercice pour RATP Dev sera l'impact négatif des sorties de périmètre (-93 millions d'euros), englobant la fin de contrat de Colorado Springs, la perte de Valenciennes, ainsi que les sorties des contrats Tram en Algérie.

La situation du Royaume Uni restant à finaliser. Après 5 années de pertes consécutives représentant près de 92 millions, FO Groupe RATP estime qu'il est largement temps de mettre un terme à l'hémorragie financière.

Ce contexte et un certain nombre d'autres précédents nous amène à nous interroger sur l'existence d'une prise de risque excessive de la part du Groupe RATP dans sa volonté de développement tous azimuts.

Facteur aggravant ces prises de risques reposent parfois sur des dotations de l'EPIC vers les filiales de Groupe. Ces dotations représentaient en 2022 68 millions d'€, alors le projet de budget

2023 prévoit lui d'injecter 80 millions dans les filiales de l'EPIC. Pour être tout à fait complet, en incluant 2023, ce sont plus de 800 millions d'euros qui auront été ainsi investis un peu plus de 20 ans.

Un "pognon de dingue" dont FO Groupe RATP estime qu'il est pour partie, pris dans la poche des salariés de l'EPIC RATP et qui n'a manifestement pas permis aux filiales du Groupe de devenir "autosuffisantes".

Cela interroge sur l'avenir.

La perte de chiffre d'affaires attendue en 2025 ne serait-elle pas de nature à questionner, voire remettre en cause le modèle de financement des filiales du Groupe ?

Enfin et pour finir sur quelques notes plus optimistes, l'aventure débutée en 2014 sur le seightseeing, pourrait, neuf ans après son lancement enfin devenir la fameuse "pépite" tant attendue, tout du moins pour Paris à la faveur de la reprise touristique.

De son côté Systra, semblerait confirmer en 2023 être sorti de la zone de turbulence, après plusieurs années difficiles, concomitante de la période Covid.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HONORÉ.

Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.-

Comme à chaque présentation des comptes, nous sommes béats d'admiration. Quelle que soit la conjoncture et même avec des événements aussi improbables que la crise sanitaire, la RATP s'en sort toujours avec les honneurs. Coup de maître ou coup de chance ? Opportunisme ? très certainement un peu des trois.

Quelques chiffres pour mieux comprendre combien nos financiers sont habiles pour retomber sur leurs pattes.

L'inflation impose une hausse de la valeur du point en juillet de 2,2% soit 40 millions d'euros de charges supplémentaires mais dans le même temps, et en résultat annuel, l'entreprise aura économisé un total de 140 millions sur les mêmes charges. Conclusion il en reste suffisamment pour remettre un coup de pouce significatif avant la fin de l'année. Les agents sont en attente très forte et votre communication sur le rétroactif sur 6 mois de l'augmentation de juillet ne comble pas cette attente.

L'UNSA Groupe RATP constate avec le même bonheur le bonus/malus. Malgré des réfections, des surpénalités et du malus côté bus et métro, le résultat devrait être positif et ceci grâce au RER A.

Au final l'atterrissage 2022 pour l'EPIC serait de nouveau positif avec certes un chiffre d'affaires en léger recul mais un résultat net plus qu'honorable.

Côté filiale, les résultats sont année après année négatifs et 2022 ressemble aux années précédentes avec RATP Dev qui se démarque dans la médiocrité. L'Angleterre reste un marché immature au même titre que l'Algérie, le métro de Ryad s'est perdu dans les sables du désert et l'on découvre tardivement que le matériel toscan n'est pas dans le meilleur des états. Autant de situations pour lesquelles les élus de notre organisation syndicale vous avaient alertés sans pour autant que vous ne réagissiez. Aujourd'hui vos filiales sont à court de trésorerie et doivent emprunter pour survivre tout

en continuant à dépendre des perfusions de l'EPIC. Cette situation plus que fragile ne pourra perdurer dans le futur groupe que vous envisagez.

Il faut dès maintenant se pencher sur la structure centrale à venir que sera CAP Ile de France. Cette dernière ne doit surtout pas suivre la même trajectoire que RATP Dev car la question au cœur du problème est : jusqu'à quand l'Epic pourra continuer à perfuser ses filiales sans en obtenir les retours attendus ? Pendant combien de temps une filiale peut continuer à exister sans générer les recettes indispensables à sa survie ? Ne vont-elles pas rapidement se trouver en situation de cessation de paiement ?

L'augmentation du chiffre d'affaires de ces dernières ne se traduit toujours pas dans les résultats du Groupe et 2023 devrait confirmer, malheureusement, cette tendance pluriannuelle.

L'année 2023 se présente avec plus d'incertitudes que jamais. L'inflation que vous sous-estimez à 4,2 % reprend les objectifs de notre ministre de l'économie qui rappelle que ce taux est un objectif mais certainement pas une prévision. De son côté, la commission européenne table sur un niveau plus élevé que prévu et annonce 8,5% sur l'année. Établir un budget sur des prévisions faussement optimistes n'augure rien de bon en termes de résultats. La réalité finira toujours par l'emporter. Et nos craintes sont d'autant plus fondées que malgré une forte hausse du chiffre d'affaires et des prévisions inflationnistes trop basses, le résultat net de l'EPIC serait en chute libre. Mais cette perspective est totalement assumée par une direction qui envisage, pour ne pas changer, de pourvoir aux besoins de ses filiales à hauteur de 82 millions. Le parallèle entre RATP Dev et CAP Ile de France prend ici toute sa réalité. Pendant des années, la direction a justifié le soutien qu'elle apportait à Dev par le besoin d'investir pour un jour récupérer son investissement. A ce jour, pas de retour y compris à moyen ou long terme. CAP se retrouve dans la même situation avec des besoins de trésorerie élevés afin de conquérir les marchés sans certitude de rentabilité.

Autre domaine d'inquiétude, que nous avons déjà mis en exergue, le MAAS. RATP Smart System n'a d'intelligent que le nom. Peut-être faudrait-il envisager de changer d'intitulé ?

On pourrait sourire de ces investissements et du pilotage de nos filiales si ce n'était pas avec le fruit du travail des agents de l'EPIC que la direction joue au Monopoly. En 2023, le risque sur l'intéressement est réel si nos résultats chutent avec d'une part une inflation au-delà de vos prévisions et d'autre part des coûts liés à l'énergie qui continueraient leur envolée. Et avec dans le même temps 80 millions de dotations pour les filiales.

Nous ne souhaitons pas le pire mais nous sommes curieux de voir comment vous allez expliquer à nos collègues que leurs efforts ne seront pas récompensés à la hauteur de leur investissement au quotidien parce que vous préférez privilégier nos filiales.

Nous terminerons cette déclaration avec les investissements. Le rattrapage envisagé ne dépendant que de la capacité de nos fournisseurs à honorer leurs contrats, nous attendons de voir. Par contre, l'impact en termes de charge de travail est réel pour les équipes en place. Ce rattrapage se ferait dans un contexte diapasonné et de réorganisation perpétuelle. L'UNSA Groupe RATP s'inquiète de la réalisation d'un programme d'investissement qui ne prendrait pas en compte les capacités de l'entreprise et plus particulièrement sur les aspects humains. Rien ne se fait à coup de baguette magique mais bien à la sueur des agents de l'EPIC. Ne l'oubliez pas et ce d'autant plus que vous envisagez d'accélérer la productivité pour atteindre un niveau jamais atteint.

C'est avec cette vision globale et objective que nous accompagnerons les avis qui vont nous être proposés.

Il n'y a pas eu d'accord sur le temps de travail à Bus, désolé Madame FERRIER, c'est une décision unilatérale de l'employeur. Ce qui m'amène à me poser une question. Vous envisagez

malgré tout une productivité de 170 agents, mais qui est liée à l'augmentation de 5 minutes de la moyenne de temps de travail, de 6,42 à 6,47. C'est ce que nous a dit la direction de RDS. Vous n'avez pas mis en parallèle l'augmentation de la maladie, liée aux fortes dégradations des conditions de vie au travail et de qualité de travail, avec la mise en place de cette décision unilatérale. L'augmentation de la maladie est simple à calculer. La productivité machiniste, soit le nombre de jours où un machiniste est présent au volant, était de 194 avant la crise Covid. Elle est plutôt 187 aujourd'hui, d'après les chiffres de la direction. Je n'invente rien. Multiplié par 16 000 agents, cela fait un équivalent de 600 ETP à l'année. On nous dit qu'un ETP machiniste, c'est 50 000 € ou 55 000 € chargés, soit entre 35 et 36 millions de surcoûts liés à la sur-maladie. Il y a d'un côté des pénalités, d'un autre ce surcoût pour couvrir les postes, à moins que ce soit fait en travail majoré. Je vois les économies réalisées, mais pas les surcoûts liés à ce pilotage. Je trouve dommage qu'il n'y ait pas la balance réalisée entre les deux. L'avez-vous ? Le Département RDS vous l'a-t-il fournie ?

J'ai une interrogation personnelle. Vous venez de décider de la rétroactivité sur 6 mois. Les 6 mois déjà prévus coûtaient 40 M€ d'augmentation de la masse salariale, c'est dans le document.

M. LECLERCQ.- 30. Il y avait aussi en juillet, au-delà de la revalorisation du point, des primes ciblées sur les bas salaires, j'y reviendrai.

M. SARDANO.- Vous auriez peut-être pu faire des économies. Au lieu de faire du rétroactif qui représentera pour un machiniste peut-être 250 à 300 € de salaire supplémentaire sur décembre, vous auriez pu faire une prime Macron. Vous auriez économisé les charges sociales et le personnel aurait économisé les impôts. Pour la même somme, vous auriez peut-être pu donner 800 € à tout le monde. Après, en janvier 2023, on aurait continué. C'est ma position personnelle.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce n'est pas celle de votre organisation syndicale.

M. SARDANO.- J'assume. C'était une réflexion. Il y a peut-être d'autres pistes, mais il est trop tard maintenant.

Sur la Toscane, je suis surpris. Quand j'étais président de la Commission économique dans un mandat précédent, on nous avait dit que le retard de mise en place de la Toscane permettrait d'évaluer l'état du parc. Or, vous nous dites qu'il n'est pas dans l'état attendu. Comment a-t-on évalué l'état du parc à ce moment ?

Sur Systra, il y a la question sur l'actionnariat. Je m'interrogeais, car l'augmentation de capital de Systra nous avait été présentée sur deux années successives. Pour la SNCF, c'était autour des 40 M€ en deux fois, me semble-t-il. À l'époque, on nous disait que la SNCF n'était pas très favorable à l'idée de "mettre au pot" de son côté. Que s'est-il passé ? Y a-t-il eu la même chose côté SNCF qui expliquerait que nous soyons toujours au même niveau ?

J'ai été content d'apprendre que RATP Dev allait peut-être sortir du Royaume-Uni. J'ai vu que c'était en réflexion, mais pas acté. Cela se ferait dans 5 ans au minimum, mais au moins on en parle. C'est intéressant de s'en rendre compte.

Je terminerai par une note d'humour sur la page 28 du document de Secafi : "Un budget 2023 ambitieux tant sur la cible de chiffre d'affaires que sur l'amélioration attendue du résultat opérationnel de RATP Dev". On aurait pu écrire "un budget 2022 ambitieux", "un budget 2021 ambitieux". Chaque année, le résultat opérationnel de RATP Dev est attendu. On attend toujours le meilleur, mais on ne voit toujours que le pire. Cela interroge sur les stratégies, les choix. Des marchés sont matures en France, les contrats sont payés et respectés. Dans de nombreux autres endroits, il y a des prises de risques maximales. M. PIFFARD avait dit : quand on va quelque part, on s'assure que c'est sérieux. On avait parlé de l'Argentine. Il nous avait dit que c'était un endroit très sûr à l'époque.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous n'y sommes pas allés, peut-être pour ces raisons.

M. SARDANO.- Cela interroge sur un certain nombre de choix. Il faut être prudent sur les retours sur investissement.

M. LE PRÉSIDENT.- L'Argentine est un excellent exemple d'analyse prudente du risque. Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Différents évènements en lien avec la qualité du dialogue social au sein de l'EPIC RATP avaient conduit la délégation CGT à ne pas siéger lors de la séance du 07 décembre dernier. Séance au cours de laquelle les membres de notre instance étaient notamment informés et consultés sur le projet de budget d'exploitation ainsi que sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023 et informé sur le projet de budget 2023 du Groupe RATP. Dans sa déclaration liminaire, la CGT-RATP avait toutefois fait part des principaux points d'analyses sur ces items. Vous retrouverez donc dans notre intervention de ce jour les mêmes remarques et interrogations.

Comme nous l'indiquons lors de la séance du 07 décembre dernier, nous n'ignorons certainement pas la complexité d'élaborer un budget encore moins dans une situation où les incertitudes sont nombreuses. Ces dernières résultant bien évidemment de l'actualité de guerre à la suite de l'agression de l'Ukraine par la Russie et la multiplication des conflits armés dans le monde qui poussent des populations sur le chemin de l'exil lorsque celles-ci n'ont pas encore perdu la vie. Ces incertitudes ont aussi pour origine les comportements de prédation des différents spéculateurs toujours propices à profiter des situations de crise qu'elles soient économiques, sociales, environnementales ou encore humanitaires. Enfin, le contexte est aussi déterminé par les politiques menées par les acteurs économiques qui de façon dogmatique ne sont guidés que par la réduction du coût du travail et la financiarisation de l'économie quitte à nous conduire en récession.

C'est dans cette logique que les membres du COMEX ont élaboré le budget de l'EPIC RATP et du Groupe pour l'exercice 2023. Alors certes, le budget 2023 doit tenir compte de la volatilité des coûts de l'énergie en raison de la libéralisation du secteur ainsi que du contexte géopolitique. Cependant, l'élément le plus prégnant est sans nul doute la logique de poursuivre bille en tête et sans analyse concrète des impacts des différents projets de désorganisation des collectifs de travail, la sacro-sainte réduction des coûts. Ainsi, alors que 2022 aura été marquée par l'incapacité de la RATP à réaliser pleinement sa mission d'entreprise publique de transport public de voyageurs en raison, et pour la première fois de son histoire, a conduit la RATP à affronter une perte d'attractivité tant dans le recrutement que dans la pérennité des embauches ou ce que certains pourrait appeler "la fidélité des salarié.e.s". Les orientations de 2023 ne remettent nullement en cause ce qui a généré cette situation, bien au contraire !

La productivité sur le nombre d'emploi se poursuit y compris sur le cœur de métier avec la suppression d'ETP à RDS dans le cadre de la dégradation des conditions de travail ou encore au métro avec l'automatisation de la ligne 4 sans oublier les fonctions supports. D'ailleurs ce maintien de cap s'analyse aussi à la lecture des prévisions de réfaction pour non-réalisation de l'offre estimée à 104 millions € (pour 151 millions € estimés pour 2022 mais surtout 27 millions € en 2019 dernier exercice avant impact du covid et année de référence en matière de trafic et de recettes).

Dans le même temps, l'enveloppe consacrée à la rémunération des salarié.e.s reste figée à l'application en année pleine de la revalorisation du point du 1^{er} juillet 2022 (complétée par l'effet rétroactif au 1^{er} janvier annoncé le 09 décembre dernier). Or, les +2,2% sont loin d'être à la

hauteur des revendications des salarié.e.s avec un niveau d'inflation annuel établi à +6,2% fin novembre 2022. Dans le même temps, l'inflation des produits alimentaires a atteint +12,2%. Enfin, vous vous doutez bien que cela est loin de faire le compte face aux prévisions établies par la Banque de France d'un taux d'inflation compris entre 4,2% et 6,9% avec en moyenne en 2022, un coût de la vie en Ile-de-France supérieur de 4% plus important qu'en province.

Quelle est la finalité de ce saccage de l'outil industriel et du collectif de travail ? Une amélioration qualitative ou quantitative de l'offre de transport tant en Ile-de-France que dans les autres territoires où le Groupe RATP intervient ? Pas du tout, il s'agit ni plus ni moins de dégager des ressources financières pour contribuer activement au concours du plus gros Chiffres d'Affaires que se livrent les différents opérateurs. D'une part cela se traduit par un accroissement de la dette des filiales et notamment de RATP Dev au regard des choix stratégiques qui ont été opérés. De plus, cela concourt à l'appauvrissement du secteur des transports. Pour s'en convaincre, il s'agit de regarder les conditions de travail et de vie au travail des salarié.e.s, la couverture de service dans les réseaux tels que Saint-Malo, Melun Val-de-Seine (exploité par Transdev) ou encore Paris Saclay pour ne citer qu'eux.

Enfin la situation de RATP DEV appelle de notre part une remarque, dans la mesure où le budget 2023 ne présage rien de bon. Nul besoin de préciser que nous ne sommes malheureusement pas étonnés. Cela fait maintenant plusieurs années que nous ne cessons de vous alerter sur la situation. Une nouvelle fois la question de la réorientation de la stratégie de cette filiale se pose. Depuis sa création RATP Dev s'est hasardée sur des pays parfois contestables, dont le financement du transport est difficile et parfois même en se retrouvant en concurrence avec des filiales d'autres entreprises publiques Françaises ce qui est un non-sens sans équivoque ! Tout comme nous allons concurrencer la SNCF sur l'exploitation des Transilien et Ter en régions pour faire du business !

A final, comment encore refuser de voir que la concurrence coûte bien plus cher qu'elle ne rapporte à la collectivité ? Voir même très cher ! Et qu'elle ne rapporte absolument rien aux salarié.e.s et encore moins aux usagers. ! Pour la CGT-RATP, il est primordial de mettre un terme au plus vite à ce Monopole insensé et de doter la Région Ile-de-France, Région Capitale, qui représente près d'1/3 du PIB, d'une entreprise de transport public intégrée, dégagée de toutes injonctions financières, seul acteur capable de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés.

Je ne comprends pas la situation de RATP Dev à Londres et notamment le manque de conducteurs. À la présentation des comptes semestriels, il a été évoqué la mise en place d'un plan d'action efficace et dit qu'au final, il ne manquait que 85 conducteurs. Je ne comprends pas que nous en soyons là six mois plus tard. Serait-ce un manque d'attractivité pérenne ? J'aurais la même question sur les États-Unis où il y avait des discussions avec les autorités locales sur la prise en compte de l'augmentation salariale. À ma connaissance, le manque de conducteurs avait été résorbé.

Enfin, pour ne pas me froisser avec les supporters de foot, je suis ouvert à une réponse écrite. Il a été évoqué un échange à la Commission économique sur la sortie éventuelle de RATP Dev de Londres ou des conditions, etc. Nous aimerions une séance de rattrapage pour avoir le même niveau d'information que l'ensemble de nos collègues. Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.-

Depuis plusieurs années, les résultats du groupe RATP sont tirés vers le haut grâce à la performance et la résilience de l'EPIC (pour 2022, le taux d'EBIT de l'EPIC à 276 M€, celui des filiales à -40 M€, dont -23 pour RATP Dev), car nos filiales semblent peiner à atteindre leurs objectifs et leur bilan nécessite régulièrement une recapitalisation par l'EPIC.

Bien que nous comprenions le contexte national et international (augmentations des énergies, conflits internationaux, tensions du marché du travail, contexte économique inflationniste, ...) et ses divers impacts sur les filiales de RATP Dev, certains territoires, comme Londres, restent déficitaires depuis plusieurs exercices.

La CFE-CGC Groupe RATP estime qu'il est grand temps de repenser la stratégie de développement ou de recentrage, notamment à l'international, mais aussi de prendre des décisions quant aux marchés à risque au sein du groupe et de modifier les priorités d'investissement de nos moyens.

En tout état de cause, il convient d'effectuer une évaluation préalable de l'environnement et du marché dans toutes ses composantes, pour appréhender le mieux possible les perspectives de son développement et s'assurer que sa stratégie est adaptée aux évolutions des marchés.

Le bilan des résultats des filiales, notamment RATP Dev, n'augure pas de lendemains sereins et dans le contexte actuel, l'ouverture à la concurrence de notre réseau historique, qui se traduira par la création de filiales au détriment de l'EPIC RATP, ne laisse rien présager de bon.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur LARDIÈRE. Avez-vous des questions ?

M. BRILLAUD.- La RATP achetant son électricité au marché *spot*, qu'apportent les contrats passés avec EDF en termes de prix ? Quel est le *deal* de ce contrat ?

La filiale RATP au Royaume-Uni engage d'énormes déficits. Quelle est la stratégie décidée par le Groupe RATP pour les mois et les années à venir ?

Quels sont les problèmes qui retardent l'exploitation du métro de Riyad ?

En Toscane, le mauvais état des bus repris par la filiale retarde l'exploitation du contrat. Pouvez-vous nous expliquer les conséquences, les pénalités, le contentieux à venir ?

Pouvez-vous nous donner les revenus annuels collectés sur les fournisseurs téléphoniques concernant la location de notre réseau pour héberger la fibre optique ?

Les deux coactionnaires de Systra s'apprêtent à céder leurs parts à un fonds d'investissement. Pouvez-vous nous communiquer des informations sur le sujet et nous éclaircir sur notre quote-part dans Systra ?

M. HONORÉ.- Une question supplémentaire. Nous sommes très interrogatifs sur les investissements dans le Mobility as a Service. Jusqu'à présent, on ne voyait pas de quelle manière on allait pouvoir en tirer quelque chose de bénéficiaire. Vous dites que le portage a changé, que des discussions sont en cours, nous aimerions en savoir plus.

M. LECLERCQ.- Je vais d'abord traiter des questions qui concernent l'établissement public.

S'agissant du sujet des rémunérations, débat que nous avons tous les six mois dans cette enceinte, comme cela a été indiqué, en 2022, au vu des mesures complémentaires annoncées en fin de semaine dernière, on aura une évolution de 5,2 % de la rémunération moyenne des personnes en place, indicateur qui reflète le pouvoir d'achat moyen dans l'entreprise. Cette évolution est en ligne avec l'évolution réelle de l'inflation sur l'année 2022.

Sur 2023, on a construit un projet de budget qui a pour objet de couvrir par la RMPP l'évolution de l'inflation telle que projetée par le gouvernement. Nous n'avons pas d'autres estimations fiables aujourd'hui. Nous avons toujours pour règle quand nous établissons un budget, de le faire sur les mêmes hypothèses que celles sur lesquelles se construit le budget de l'État. Sur cette base, nous avons constitué et validé un budget qui a pour objet de couvrir l'évolution de l'inflation. Nous verrons dans l'année comment évolue réellement l'inflation. Nous n'avons pas de raison de penser aujourd'hui qu'elle sera différente de cette projection. Si les choses évoluent, comme nous l'avons vu sur 2022, cela pourra nous amener à revoir notre copie en cours d'année. Nous l'avons fait en juillet et en décembre.

S'agissant des sujets de réfaction bus, on peut dire que depuis la période difficile rencontrée en septembre et en octobre, la situation est en train de s'améliorer, pas assez vite à notre goût, mais le niveau de l'absentéisme maladie au Département RDS est en train de refluer doucement. Il y a eu une amélioration de la couverture de service à hauteur d'un ou deux points. La pente est plutôt encourageante, l'objectif est de l'accélérer dans les prochains mois.

Sur le métro, de la même façon, nous avons engagé une accélération forte de nos plans de recrutement. Vous l'avez vu dans la presse, l'autorité organisatrice nous a reproché un niveau de production insuffisant en septembre, lié à une situation de sous-effectif. Cette situation est pour partie la conséquence de réduction d'offre que nous a demandé IDFM à l'automne 2021, qui a été reconduite pour 2023 il y a quelques semaines par IDFM avant d'être remise en cause ces derniers jours. Cette réduction d'offre nous a amenés à faire du *stop and go* sur les recrutements. Dès que nous nous sommes aperçus au printemps qu'il y avait un risque d'insuffisance d'effectifs, le nombre de séries de formation a été multiplié par deux sur l'année. Nous estimons que d'ici le début de l'année prochaine, nous aurons résorbé le sous-effectif côté métro.

Dans tous les métiers, nous avons ajusté nos plans de recrutement pour combler les sous-effectifs. Vous le constatez dans le budget, nous avons budgété ce rattrapage.

D'un métier à l'autre, les effets de ces plans de recrutement sont plus ou moins rapides, il y a plus ou moins de candidats. L'objectif est bien de pourvoir tous ces postes le plus rapidement possible. Nous n'avons aucun intérêt à les laisser vacants.

S'agissant des investissements, il y a des retards importants sur la réalisation du PQI. Ils ont été notés dans plusieurs interventions. Ils sont liés à deux facteurs principaux. Le premier est, de manière générale, la perturbation des chaînes logistiques dans le monde. Il y a la guerre en Ukraine mais pas uniquement, il y a aussi les suites du Covid, le confinement chinois et beaucoup d'autres facteurs. Cela pèse sur la capacité d'Alstom à nous livrer les matériels puisqu'un certain nombre de composants manquent. Idem sur les bus où nous avons rencontré ces difficultés. Cela pèse également sur les achats de composants électroniques qui touchent beaucoup de nos matériels et la billettique. Cela ne va pas se résoudre en un jour. Nous avons pris en compte, dans la construction du budget 2023 et après avoir discuté avec tous les départements investisseurs de l'entreprise et les fournisseurs, la capacité que nous estimons de ces fournisseurs à nous livrer.

Pour autant, on ne va pas se raconter d'histoires, cela reste un objectif ambitieux. Cela a été dit, je n'ai pas aujourd'hui la certitude que nous l'atteindrons, mais l'objectif est bien de l'atteindre. Nous avons mobilisé nos fournisseurs, revu un certain nombre de contrats, et fait tout ce que nous pouvons pour les inciter à nous livrer dans les temps. Nous avons des impératifs absolus, d'avoir terminé la ligne 14 au sud et la ligne 11 pour les Jeux Olympiques.

S'agissant des filiales, la situation constatée sur 2022 et projetée sur 2023 est difficile. Cela a été mentionné par plusieurs d'entre vous. Elle est essentiellement liée, comme les années précédentes, à la situation de Londres qui est la plus critique chez RATP Dev. C'est la seule explication

de la non-atteinte des objectifs budgétaires sur cette année, et du maintien d'un niveau de pertes élevé l'année prochaine. Sur la situation de Londres, certains ont dit qu'il y avait une prise de risque excessive dans le développement, qu'on se lançait un peu trop vite dans les pays à risque. Jusqu'à une période récente, Londres n'était pas perçue comme un pays à risque.

Par ailleurs, nous y sommes depuis 10 à 15 ans. Nous avons récupéré des actifs qui venaient de Transdev quand nous avons dénoué les participations croisées entre RATP Dev et Transdev. Ce sont des activités dont nous avons hérité. Aujourd'hui, c'est un socle industriel que nous avons dans ce pays. Nous n'avons pas répondu à un appel d'offres gigantesque pour nous implanter là-bas, nous sommes à Londres. Nous devons renouveler nos lignes au fur et à mesure qu'elles tombent. Il y a un appel d'offres tous les trois ans, ligne par ligne. L'enjeu est de réussir à redresser industriellement cette activité pour sortir de la difficulté. La situation de Londres, c'est celle de l'Île-de-France et de Paris en mode paroxystique, c'est-à-dire une autorité organisatrice qui n'a plus d'argent, qui a poussé l'électrification des opérateurs mais qui refuse de mettre en place des clauses d'indexation qui couvrent l'évolution des prix de l'électricité, ou pas suffisamment. Suite au Brexit, le niveau d'absentéisme et de tension sur le marché du travail est extrêmement élevé. N'ayant plus voulu de travailleurs venant de l'Union européenne, ils ont une pénurie de main-d'œuvre. Cela pèse sur RATP Dev comme sur tous les opérateurs.

Nous ne pouvons pas en sortir par un claquement de doigts. Nous sommes obligés de renouveler nos lignes une par une. Si on décidait du jour au lendemain de ne plus répondre, on toucherait à la confiance de l'autorité organisatrice qui pourrait elle-même décider de remettre toutes nos lignes en appel d'offres, d'appeler toutes les garanties que nous avons et de nous faire payer l'écart. L'enjeu à Londres est de redresser notre production, de réussir à rétablir un niveau correct de couverture de service en utilisant tous les leviers à notre disposition, et de négocier avec l'autorité organisatrice tout ce que nous pouvons pour rétablir des conditions de financement correctes des opérateurs. Nous avons un intérêt commun avec les autres opérateurs de transport à Londres, puisque tous sont dans la même situation.

L'impératif est de voir comment réussir à réduire notre exposition à ce marché, soit par la consolidation, soit par une évolution de nos participations, car je pense que cette situation n'est pas tenable durablement. Cela suppose dans tous les cas de redresser la situation opérationnelle et économique. C'est à cela que nous nous employons.

Je présente mes excuses à Mme FERRIER, nous avons affiché 37 % dans la projection Systra. En 2019, conjointement avec la SNCF, nous avons réinjecté 70 M€ dans Systra pour remettre son bilan à l'équilibre. Nous nous sommes engagés, en tant que de besoin, à apporter ensemble 50 M€ de plus, soit 25 M€ chacun, pour financer la croissance externe de Systra. Nous avons eu deux années de Covid durant lesquelles l'activité de croissance externe de Systra a été au point mort. C'est en train de démarrer, plusieurs acquisitions sont en cours. Nous libérerons ces 25 M€ de manière symétrique avec la SNCF. Nous les avons programmés sur 2023.

En revanche, comme je l'avais dit devant vous, nous avons toujours dit à Systra, qui demandait au total 200 M€ d'apport en capital, que nous ne pourrions pas financer le développement externe de Systra à l'infini, même s'il est pertinent du point de vue stratégique pour éviter que Systra devienne une proie dans un marché d'ingénierie qui se consolide. Il manque 80 M€ pour financer la croissance. Dans ces conditions, nous avons dit que nous étions prêts à faire entrer un nouvel investisseur au tour de table, non pas pour sortir du capital de Systra, mais pour acheter des parts nouvelles et donc souscrire à une augmentation de capital. C'est ce que nous sommes en train d'enclencher aujourd'hui. Ce n'est pas un désengagement de Systra de notre part, même si cela nous amènera à nous diluer en pourcentage puisque la taille du gâteau va augmenter.

S'agissant de RATP Dev, nous sommes en retard à Riyad parce que l'infrastructure n'est pas terminée. Elle a pris beaucoup de retard. Dans ce pays, je constate que tout est toujours beaucoup plus long qu'imaginé. Ce n'est pas du fait de la RATP, car l'infrastructure est construite localement. C'est la raison pour laquelle la mise en service du métro prend autant de temps. En revanche, nous avons financé la mobilisation, et nous sommes en négociation avancée avec les Saoudiens pour couvrir ces frais de mobilisation sur l'Arabie Saoudite. Ce contrat sera de toute façon rentable à terme.

S'agissant de l'Italie et de Toscane, nous avons l'impression que les précédents opérateurs, qui sont toujours en conflit avec nous pour avoir gagné le contrat contre eux, n'ont pas fait suffisamment en termes de maintenance sur leur parc. Ces aspects ont été parfaitement audités au moment de la livraison et du rachat. D'ailleurs, une partie des fonds étaient bloqués sur un compte séquestre pour permettre d'abaisser *a posteriori* le prix de rachat de ces biens, si on constatait après la reprise en exploitation que cela fonctionnait moins bien. On ne pouvait pas tout auditer de bout en bout avant la remise des biens. Je précise que nous avons pu auditer davantage sur la Toscane qu'en Île-de-France sur Saclay.

De manière générale, la situation est effectivement problématique pour RATP Dev au global. RATP Dev traverse les mêmes difficultés que l'EPIC, qui sont liées à l'environnement international, à l'inflation, aux tensions sur le marché du travail. Plusieurs d'entre vous se sont félicités qu'il y ait l'EPIC, en disant que sans cela on serait tous en train de couler, que c'est l'EPIC qui est résilient et tire les résultats du Groupe. C'est factuellement vrai, mais cela ne concerne que l'activité du gestionnaire d'infrastructures. Dans le budget 2023, les comptes de l'opérateur de transports de l'EPIC sont à -180 M€ de résultat net, soit -3 % du chiffre d'affaires, alors que l'on est à -1 % sur RATP Dev. Heureusement, le GI est une activité régulée avec une régulation opérée par l'autorité de régularisation des transports. Si notre activité se résumait à celle de l'opérateur de transport, nous serions en perte massive sur l'EPIC en 2023. Cela veut dire que le sujet n'est pas seulement celui de la concurrence, même si on sait qu'elle fait baisser les prix. C'est de manière générale le financement des transports publics. Il n'y a pas suffisamment d'argent pur couvrir les coûts à Londres, ni à Paris. Ce n'est pas seulement un sujet EPIC / filiales ni de concurrence, mais un sujet de financement du modèle économique.

M. LE SECRÉTAIRE.- Il n'y a pas de rentabilité sur les transports. C'est un problème de politique générale. Pour l'instant, même s'il y a toujours l'étanchéité financière, c'est toujours l'EPIC.

M. LE PRÉSIDENT.- Il est intéressant d'entendre que c'est grâce à la régulation du prix du GI.

M. LE SECRÉTAIRE.- Cela remet en cause les politiques menées jusqu'à présent sur le secteur du transport. Les organisations syndicales l'ont dit depuis des années dans cette instance, le transport est un bien de service public, mais certainement pas rentable. Dans n'importe quel pays, on le voit avec RATP Dev, la rentabilité n'est jamais au rendez-vous parce que les investissements sont énormes, parce qu'il doit y avoir un individu derrière un bus ou un tram, et qu'il faut que cela fonctionne pour que les transports soient équitables et égalitaires. C'est un vecteur d'égalité, notamment en Île-de-France. On a vu les premiers dégâts des appels d'offres avec le CTMR. Politiquement, économiquement, tout ce qui est lié au transport n'est pas rentable. Au niveau politique, personne ne se pose les bonnes questions.

À quoi servent les transports en commun en Île-de-France ? À faire travailler les gens qui doivent être libres de le faire. En ce moment, on fait de l'argent sur les transports et il n'y a pas de recherche de rentabilité.

Le GI aura des taux de rentabilité positifs, pas le transport, jamais. On le voit d'ailleurs. Pourquoi dit-on que vous faites toujours des pertes à RATP Dev ? Parce que ce n'est pas rentable à part à Riyad ou au Qatar, mais nulle part ailleurs.

M. LECLERCQ.- C'est un débat éminemment politique. Je m'inscris dans le cadre dans lequel nous travaillons aujourd'hui, qui est posé par le législateur, mais je comprends ce que vous dites. Le Président le disait la semaine dernière au Conseil d'administration, en Île-de-France, on fonctionne dans "un ménage à trois" entre l'Etat, IDFM et la RATP. Ceci a permis la semaine dernière de trouver un accord en dernière limite sur le financement pour IDFM en 2023. On devra trouver d'autres solutions en 2024 et au-delà car les mêmes causes produiront les mêmes effets.

Sur le Mobility as a Service, nous sommes sur la trajectoire prévue qui a été validée en Conseil. Pour autant, les résultats sont aujourd'hui déficitaires, cela a été mentionné. Ce programme de Mobility as a Service est stratégique puisque sans lui, on prend le risque de perdre le contact avec nos clients finaux. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes engagés dans ce projet qui de mon point de vue a du sens. Pour autant, il n'en aura durablement que s'il trouve son financement. Comme pour voyagesncf.com, la distribution de titres de transport doit être financée par des commissions qui rémunèrent la distribution cette activité.

Jusqu'à présent, IDFM a refusé d'assumer cette logique. Elle pense que si elle commence à commissionner tout le monde, Google et autres, c'est de l'argent qui sortira en plus du système, sachant qu'elle n'en a pas suffisamment pour couvrir ses coûts. Pour autant, IDFM opère un MaaS aujourd'hui comme un pur centre de coûts. Ce n'est pas ce qu'a prévu la loi de notre point de vue. Nous sommes donc en discussion avec IDFM sur ce sujet du commissionnement, parce que nous ne pouvons pas continuer ainsi. Si on ne trouve pas de solution, il nous faudra en tirer des conséquences sur notre projet MaaS. Ce sont des discussions que nous avons déjà avec RATP Smart Systems, et que nous aurons probablement au niveau du Comex.

Pour autant, suite à nos actions, IDFM a accepté ces derniers jours d'ouvrir des discussions sur la prochaine génération des contrats de Mobility as a Service qu'ils ont avec des opérateurs. Nous sommes en train d'échanger un courrier avec elle sur le sujet. Elle a manifesté ses dispositions à commencer à négocier sur un niveau de commissionnement qui serait applicable à partir de 2024. Cela ne changera pas nos résultats 2023. Si ces discussions aboutissent, le projet Mobility as a Service pourra trouver son équilibre. Si on n'y arrive pas, il faudra en tirer les conséquences parce qu'on ne peut pas se permettre de perdre 20 M€ par an à l'infini pour entretenir une application, fût-elle sympathique. Vous avez en face de vous quelqu'un qui est parfaitement en phase avec cette question.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup. Madame AZEVEDO, nous allons recueillir successivement deux propositions d'avis.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'avis sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance le 14 décembre 2022 (report de la séance du 7 décembre) doivent émettre un avis sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2023.

Il est à noter que l'année 2023 sera marquée par un niveau d'incertitude certain, l'inflation durable, la crise énergétique pouvant impacter les résultats de l'EPIC et plus largement ceux du groupe RATP.

Les résultats de l'EPIC RATP sont budgétés en recul sous l'effet d'un effet prix de +12 % sur les charges que l'indexation contractuelle de la rémunération IDFM ne couvrira qu'à 62 %.

L'exercice 2023 sera également marqué par un niveau de productivité brute sans commune mesure à l'EPIC de -80 M€ représentant une économie de 2,2 %, dont 55 % seront réalloués dans la poursuite de la transformation du groupe et les retards de recrutement.

Les effectifs resteraient stables, en hausse +0,3 % à la condition de rattraper le recrutement de 425 agents, initialement prévu en 2022.

La politique de dotations des filiales se poursuivrait en 2023, à 82 M€ après 68 M€ au titre de l'année 2022. Malgré cela, la dette nette serait en recul de -42 M€ à 5,4 Md€ faisant suite au rattrapage des appels de fonds de 2022.

C'est un budget peu réjouissant qui se trame avec pour conséquence une perspective de surcharge de travail pour les agents et un objectif de productivité brute jamais atteint dans l'entreprise. Les élus du CSE C alertent sur la dangerosité que cela pourrait engendrer sur la santé mentale et physique de nos collègues tous métiers et toutes catégories confondues.

De plus, les prévisions en termes de chiffres d'affaires semblent ambitieuses voire hors sol en sachant que, aujourd'hui l'absentéisme risque d'augmenter avec une nouvelle vague de COVID et la perspective d'une nouvelle réforme des retraites.

Au regard des fortes inquiétudes énoncées, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons faire un point sur les votants.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- Plusieurs personnes nous ont quittés dont M. NEGADI du CSE 2. Monsieur CHAGH accepte-t-il de voter en lieu et place ?

M. CHAGH.- Oui.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- M. GUIDEZ du CSE 2 nous a quittés. Je n'ai plus de suppléant au sein du CSE 2 pour le remplacer. En revanche, M. JONATA de la même organisation syndicale pourrait voter en lieu et place.

M. JONATA.- Bien sûr.

Mme FRESLON-BLANPAIN.- M. TURBAN, qui votait pour M. NIVault, nous a quittés. Sauf erreur, je ne vais pas pouvoir le remplacer. Cela fait moins un pour la CGT. MM. HANAfi et KOFFi sont absents. Je n'ai plus aucun suppléant de FO pouvant remplacer M. KOFFi. Il y aurait 17 votants : 4 CGT, 5 FO, 6 UNSA, 2 CFE-CGC.

(Il est procédé au vote.)

Pour : CGT (4), FO (5)

Abstention : UNSA (6), CFE-CGC (2).

L'avis négatif est adopté à la majorité des voix.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEdo, je reviens vers vous sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2023.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'avis sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance supplémentaire le 14 décembre 2022 (report de la séance supplémentaire du 7 décembre) doivent émettre un avis sur le projet de programme d'investissements pour l'exercice 2023.

Les investissements devraient augmenter de +16.1 % aux bornes du contrat dans un contexte de réduction de la capacité de production avec un effectif au plus bas et une interrogation de recrutement sur 2023. L'effort demandé aux agents sera considérable pour franchir les jalons d'investissement. Ils intègrent le rattrapage de l'année 2022 sur les programmes d'acquisition, de rénovation et le débouclage des problématiques de conversion énergétique des centres bus et la réalisation 2023. Un objectif ambitieux en grande partie aux mains des fournisseurs et une forte interrogation sur leur capacité à nous livrer les matériels en temps et en heure.

Au regard des incertitudes exprimées, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif.

(Il est procédé au vote.)

Pour : CGT (4), FO (5)

Abstention : UNSA (6), CFE-CGC (2).

L'avis est adopté à la majorité des voix.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Désignation d'un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes annuels 2022 et semestriels 2022 et le budget 2024 prévue à l'article L2312-17 du Code du Travail

Madame Bérénice FERRIER du cabinet d'expertise Sécafi

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.-

Désignation d'un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes annuels 2022 et semestriels 2023 et le budget 2024 prévue à l'article L2312-17 du Code du Travail

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance le 14 décembre 2022 (report de la séance du 7 décembre) doivent désigner un cabinet d'expertise dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC et du Groupe RATP portant sur les comptes annuels 2022 et semestriels 2023 et le budget 2024 prévu à l'article L2313-17 du code du Travail.

Conformément à l'article L.2315-88 du Code du Travail, le Comité Social et Economique Central de la RATP désigne le cabinet Secafi pour l'assister dans le cadre de la consultation sur la situation économique et financière de l'EPIC RATP et du Groupe RATP portant sur les comptes clos 2022, les comptes semestriels 2023 et le budget 2024 définie à l'article L.2312-17 du code du travail.

(Il est procédé au vote.)

Pour : CGT (4), FO (5) UNSA (6), CFE-CGC (2).

Unanimité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci beaucoup.

Merci à tous les participants qui sont restés jusqu'au bout, à ceux qui nous ont rejoints.

La prochaine séance est le 25 janvier prochain. Très bonnes fêtes.

La séance est levée à 18 heures.

Le Secrétaire du CSEC
Frédéric SARRASSAT

