



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

jeudi 10 juillet

-----2025-----

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste FO RATP CSE 12/MTS
	Laurent DOMINÉ	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Abdelnour LARDIDI ¹	2 ^e secrétaire adjoint	liste UNSA CSE 3/SUR
	Stéphane SARDANO	Trésorier	liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL
	Bastien ORSINI	Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 5/SEM
Mme	Elodie BERTHIER	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 5/SEM
	Florence RICHARD	-	liste CFE-CGC CSE 14/BU RSF
MM.	Marc BRILLAUD	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 3/SUR
	Elies BEN ROUAG	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	André BAZIN	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Fabrice DELAGE	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Karl BENOIST	-	liste CFE-CGC CSE 12/MTS
Mmes	Cécile AZEVEDO ²	Membre suppléante	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Marie-Mathilde GUEROULT ³	-	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
	Jessica RICHARDS ⁴	-	liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Mohamed CHAGH	Membre suppléant	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL
	Aurélien DERACHE	-	liste FO RATP CSE 12/MTS
	José JONATA ⁵	-	liste UNSA CSE 5/SEM
	Eric TURBAN ⁶	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Sébastien BOURGEOIS ⁷	-	liste CGT CSE 9/M2E
	Michel MARQUES ⁸	-	liste CGT CSE 11/MRF

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Karim ROUIJEL	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Gregory GUIDEZ	-	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Kamel OULD AHMED	-	liste UNSA CSE 6/DSC
	Nicolas BERGEAUD	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Yannick STEC	-	liste CGT CSE 4/RER
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Pascal KERLEU	-	liste CGT CSE 9 M2E
	Patrice MAUGERI	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Vincent BRIEUX	-	liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
	Karim NEGADI	-	Sans étiquette CSE 2/RDS CENTRES BUS
Mmes	Farida KAIS	Membre suppléante	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS
	Florence ESCHMANN	-	liste FO RATP CSE 12 MTS
	Magaly CLEUET	-	liste UNSA CSE 5/SEM
	Mary FORD	-	liste UNSA CSE 6/DSC
MM.	Nourredine ABOUTAIB	Membre suppléant	liste UNSA CSE 2/RDS CENTRESBUS
	Olivier MERCIER	-	liste UNSA CSE 8/SIT
	Laurent TROILO	-	liste UNSA CSE 14/BU RSF
	Stéphane TONDUT	-	liste CGT CSE 7/RATP INFRA
	Sami TAGANZA	-	liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP
	Damien MORILLA	-	liste CGT CSE 11/MRF
	Samy SI-TAYEB	-	liste LA BASE CSE 4/RER
	Jean-Marie DUCELIER	-	Sans étiquette CSE 2/RDS CENTRES BUS

¹ Remplace Grégory GUIDEZ 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 Vincent BRIEUX en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Nicolas BERGEAUD en tant qu' élu titulaire pour les votes

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

⁷ Remplace Pascal KERLEU en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁸ Remplace Thibault DASQUET en tant qu' élu titulaire pour les votes

Assistent à la séance :

MM. Mohamed **BOUZOURENE**
Arole **LAMASSE**
Céline **CASSOU**
Thierry **DAILLY**

Représentant du syndicat FO RATP
Représentant du syndicat UNSA
Représentant du syndicat CGT
Représentant du syndicat CFE-CGC

Excusé :

M. Karim **REZZOUG**

Conseil de Prévoyance

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- *Ouverture à la concurrence RDS : attribution de 3 lots au Groupe RATP* 7
- *Renouvellement contrat d'exploitation et maintenance du réseau de l'agglomération d'Angers* 7
- *Application de sûreté pour les déplacements à l'étranger* 8
- *Trafic et recettes* 8

II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- *Secteur ASC* 11
- *Don association* 11

III - QUESTIONS SOCIALES

1. *Présentation de la rénovation complète de la résidence "L'Océan" située 12 avenue Sainte Thérèse à La Bernerie (44760)* 17

IV - QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLE

1. *Information en vue de la consultation sur le projet de création d'une filiale d'ingénierie pour le mode Bus* 26
2. *Information relative à LYBY 2025* 41
3. *Information et consultation sur le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 entre la RATP et Ile-de-France Mobilités* 50
4. *Information et consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)* 80
5. *Information et consultation sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)* 88

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je propose de commencer cette séance qui va se dérouler selon un ordre du jour qui n'est pas habituel puisqu'après les informations et les déclarations, nous passerons une information sociale qui concerne les activités sociales et culturelles. Nous enchaînerons avec deux informations de la direction, l'une concernera le projet de création d'une filiale d'ingénierie pour le mode bus, l'autre sera une information relative au projet LYBY 2025. Cela devrait nous amener à la fin de la matinée.

Nous consacrerons l'après-midi à l'information-consultation de l'instance sur trois sujets.

Le premier est le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 tel qu'il résulte de la négociation avec IDFM. Le calendrier de négociation nous a amenés à positionner cette séance supplémentaire le 10 juillet, puisque le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités est lui-même réuni ce jour pour délibérer sur le même projet de contrat et que notre instance précède le Conseil d'administration de la RATP qui se réunit demain matin avec ce même ordre du jour.

La deuxième information-consultation sur laquelle nous nous pencherons cette après-midi concernera le projet de budget d'exploitation. C'est un rafraîchissement puisque nous avons déjà longuement débattu du projet de budget 2025 en début d'année. Il s'agit aujourd'hui d'évaluer les éventuelles conséquences du contrat IDFM sur le déroulement du budget 2025, qui est largement entamé.

Il en ira de même pour le dernier point qui nous amènera à examiner le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025.

Avant de démarrer l'examen de l'ordre du jour, je vous propose de faire un point sur l'identification des membres absents.

Je vais commencer par les représentants syndicaux. Madame CASSOU, bienvenue dans cette instance, vous remplacez M. GAUTHERON pour la CGT. M. BOUZOURENE remplace M. HONORE en tant que RS pour FO. M. DAILLY remplace M. LARDIÈRE en tant que RS pour la CFE-CGC.

Concernant les membres élus, pour la délégation FO, nous ont été signalées les absences de M. ROUIJEL et de Mme ESCHMANN.

Y a-t-il d'autres absents ?

M. ORSINI.- Apparemment, Mme KAÏS.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour l'UNSA, nous ont été signalées les absences de MM. GUIDEZ, BEN ROUAG, BERGEAUD, OULD AHMED pour les élus titulaires, de Mmes CLEUET et FORD, de MM. ABOUTAÏB, MERCIER et TROILO pour les suppléants. Y a-t-il d'autres absences ?

M. JONATA.- Non.

M. LE PRÉSIDENT.- Concernant la délégation CGT, nous ont été signalées les absences de MM. STEC, KHELLAF et DASQUET parmi les titulaires, et celles de MM. TAGANZA et MORILLA pour les suppléants.

Mme CASSOU.- M. KERLEU sera absent, M. BOURGEOIS arrive.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la délégation CFE-CGC, M. BRIEUX est absent.

MM. DUCELIER, SI TAYEB et REZZOUG sont également absents.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai deux informations concernant les affaires.

☒ Le Groupe RATP remporte l'exploitation de 3 des lots de la 3^{ème} vague d'attribution

C'est l'un des sujets examinés par le Conseil d'administration d'IDFM aujourd'hui, le Groupe RATP a remporté l'exploitation de trois des quatre lots de la troisième vague d'attribution. Les lots du périmètre historique de Bus sont attribués en quatre vagues. IDFM a procédé à l'attribution des quatre lots de la troisième vague ; on en a remporté trois. Il en reste deux à attribuer dans la quatrième et dernière vague.

Les lots attribués pour cette troisième vague sont les 41, 43, 46 et 47. Sous réserve du vote du Conseil d'administration d'IDFM aujourd'hui, CAP Île-de-France a été désigné comme attributaire pressenti pour le lot 41 qui couvre les centres bus de RATP Nanterre, Point du Jour, Charlebourg, ainsi que le centre bus des Guillaumes qui était jusqu'à présent opéré par Transdev. CAP serait attributaire du lot 43 qui couvre les centres bus historiques RATP d'Aubervilliers et de Saint-Denis et un troisième centre bus à venir qui sera situé à Villiers-le-Bel. CAP est aussi attributaire du lot 46 qui couvre les centres bus actuels de Thiais et Créteil.

Pour le quatrième lot, le 47, qui concerne les centres bus d'Ivry et de Vitry et ceux de Villeneuve-le-Roi et Choisy-le-Roi, ces deux derniers étant actuellement opérés par Keolis, le regroupement de ces centres bus dans un unique lot 47 est attribué à Keolis.

C'est la troisième et avant-dernière étape de l'attribution. À date, 65 % des effectifs actuels de RDS hors tram ont été concernés par ces trois premières vagues d'attribution.

☒ Renouvellement du contrat d'exploitation et maintenance réseau de l'agglomération d'Angers

Concernant RATP Dev, l'agglomération d'Angers a confirmé mardi le renouvellement du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de mobilité Irigo, qui est confié pour six nouvelles années à RATP Dev. C'est une reconduction du sortant RATP Dev. Lors du contrat actuel, on a observé une augmentation de la fréquentation du réseau de 26 %, une augmentation du nombre d'abonnés de 18 % et un taux de satisfaction qui atteint désormais 81 % selon la dernière enquête client.

Plus de 43 millions de voyageurs par an sont transportés sur le territoire qui est occupé par 310 000 habitants répartis sur 29 communes. Il a été mis en avant dans la nouvelle offre que l'on mettra en œuvre une continuation dans la prise en compte des enjeux environnementaux avec 66 % de bus au bio GNV visés pour 2039. Cela permet d'éviter 30 000 tonnes de CO² et s'ajoute à la certification ISO 14 001 que possède déjà le réseau. On s'est engagé à attirer de nouveaux utilisateurs et à accompagner le développement du territoire en renforçant la fréquence de passage des lignes express et en densifiant les dessertes dans les zones qui sont en pleine croissance dans cette agglomération. Nous pouvons nous féliciter de cette reconduction.

☒ Application de sûreté pour les déplacements à l'étranger "SSF Global Solutions"

Cette information est en lien avec l'instabilité de la situation internationale. En effet, en tant qu'employeur qui doit veiller à la santé et la sécurité de l'ensemble de nos collaborateurs, nous sommes amenés à renforcer les dispositions permettant de nous assurer de la sécurité de nos collègues qui peuvent avoir à intervenir dans des pays un peu sensibles. Dans le cadre des déplacements de ses collaborateurs à l'étranger, la RATP a défini un certain nombre de mesures relatives à la sûreté des déplacements à l'international. Parmi celles-ci, le Groupe RATP met à disposition des salariés concernés une application qui permet de communiquer rapidement en cas de besoin. Cette application s'appelle SSF globale solution. C'est une application fournie par notre prestataire de sûreté à l'international, qui s'appelle SSF Locator, SSF signifiant Scutum Security First.

Cette application permet aux salariés de réagir vite en cas de problème lors d'un déplacement à l'international. Elle vise à protéger les collaborateurs dans le cadre d'un déplacement professionnel à l'international, puisqu'elle permet par le biais d'un bouton de contacter directement l'assurance santé en cas de problématique nécessitant, par exemple, un rapatriement sanitaire urgent ou une prise en charge médicale. Un second bouton permet de contacter le prestataire sûreté à l'international de la RATP en cas de difficulté du collaborateur sur place. Si vous êtes confronté à un incident médical ou de sûreté, vous avez deux prestataires différents, mais le salarié peut les joindre *via* une seule application, ce qui facilite les choses, et par téléphone en cas d'urgence.

Je précise, parce que cela a pu être une ambiguïté, que c'est une démarche volontaire du salarié qui permet d'activer l'application. L'application est déclenchée à son initiative. C'est fait pour alerter quand une difficulté se présente. L'application ne s'active que par une démarche volontaire de l'agent pour l'ouvrir. L'agent doit faire le choix de se connecter dans le cadre de son déplacement professionnel. Il peut refuser de déclencher de la fonction géolocalisation qui permet au collaborateur d'envoyer sa position, au moment de l'activation de l'application. Si le collaborateur décide de ne pas activer la géolocalisation au moment de l'activation de l'application, il peut cependant le faire au moment où il en a réellement besoin. Dans ce cas, lorsque le collaborateur appuie sur le bouton SOS, il doit manuellement autoriser la géolocalisation. Seul le collaborateur peut décider, en cliquant sur le bouton, d'envoyer ou non sa géolocalisation au prestataire de sûreté.

S'agissant des autres mesures prises pour participer à la sûreté des collaborateurs, quand un collaborateur est amené à se déplacer dans ces pays, il est informé et formé des conduites à tenir selon les pays visités. Je signale que ces formations sont assez peu suivies pour l'instant. L'application dont je viens de parler existe depuis 2016. Quand nous nous sommes aperçus qu'elle n'était téléchargée que par 14,3 % de nos agents qui se déplacent à l'étranger dans des pays qualifiés par le site du ministère des Affaires étrangères comme étant des pays à risque, nous avons jugé nécessaire de rappeler que cette application était disponible et pouvait s'avérer utile en cas de problème.

Nous souhaitons rappeler l'existence de cette application dont le processus de traitement RGPD a été respecté.

☒ Trafic et recettes

Je termine mes informations par le trafic et recettes. Au mois de mai, le trafic de l'EPIC a progressé de 6,1 millions de voyageurs par rapport à la même période de l'année dernière. L'an dernier, à la même période, une ITC de la ligne 14 permettait de préparer l'extension de son ouverture au sud. On a donc sept jours d'exploitation de plus cette année, ce qui explique les 6,1 millions de voyageurs de plus.

Le trafic du métro a progressé de 7,3 % par rapport à l'an dernier, sous l'effet de la dynamisation du trafic induit par les prolongements des lignes 11 et 14. Le trafic du RER a progressé de 5,3 % en étant corrigé des éventuels effets calendaires par rapport à l'an dernier. Le trafic du réseau bus est en légère baisse de 0,3 %. C'est en lien avec des travaux qui ne facilitent pas les choses.

Le trafic du tramway accuse aussi une baisse de 0,4 %, en partie expliquée par les travaux sur la ligne T2 qui subit une baisse de son trafic de 8,2 %, ainsi qu'à une baisse de trafic sur le T3a due à un effet report du trafic lié au prolongement de la ligne 14. Il y a un transfert d'usagers. Ces pertes ne sont pas compensées par la reprise du trafic sur l'ensemble de la ligne T1 qui avait été perturbée en vue de la préparation de l'extension.

Ces informations trafic se traduisent sur les recettes. Les recettes directes de la RATP sont quasiment stables par rapport à l'an dernier. Comme le mois dernier, les nouveaux produits billettiques impactent toujours nos résultats. En effet, les recettes directes des titres annuels demeurent en augmentation (3,1 %). Les forfaits mois et semaines sont en baisse de 3,2 %. Les forfaits hebdomadaires subissent toujours les effets des reports liés à la poursuite de la montée en charge du Navigo Liberté+. Les recettes directes des forfaits courts sont en baisse de près de 8 % à 7,9 %. On compare la période de mai 25 à une période mai 24 où on pouvait constater un début de l'anticipation de la tarification JO, les personnes avaient acheté des titres courts pour ne pas avoir à subir l'augmentation du titre de transport pendant les JO.

Monsieur SARRASSAT, y a-t-il des informations que vous souhaiteriez partager ?

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.-☒ **Secteur ASC**

Comme tous les étés, nos colonies de vacances ont pris forme dès la semaine dernière. De nombreux départs ont eu lieu. Je remercie les élus qui y ont participé. Les enfants sont arrivés et semblent heureux.

La semaine dernière, samedi soir, nous avons organisé une privatisation du Jardin d'acclimatation qui s'adressait aux plus petits. Enfants et parents ont été très satisfaits de cette soirée. Nous avons accueilli 4 000 personnes environ.

Nous avons mis en vente un certain nombre de pièces de la Comédie française et de l'Opéra, qui ont été prises d'assaut, et avons organisé les soirées des nouveaux entrants les 26 et 30. Les personnes étaient satisfaites et sont sorties de la soirée à minuit avec la certitude de connaître parfaitement le CE.

☒ **Don association**

Nous avons pris la décision au niveau du secrétariat de faire un don à une association qui a pour but de sensibiliser les continentaux à la cause du chlordécone. L'association s'appelle le Collectif des ouvriers agricoles et de leurs ayants-droits empoisonnés par les pesticides. Le montant est de 2 200 €, de mémoire. J'ai eu le soutien de l'ensemble des organisations syndicales sur le sujet. Il nous semble qu'une majorité de Français ne savent pas ce que notre pays a fait subir à ces îles. Il faut les sensibiliser aux problématiques.

J'en ai fini.

M. LE PRÉSIDENT.- Vient le moment des déclarations des organisations syndicales. Y a-t-il des déclarations ?

Madame CASSOU.

Mme CASSOU.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Ce jeudi 10 juillet 2025, se déroulera simultanément à notre séance du CSEC-RATP la tenue d'un Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités qui aura notamment à l'ordre du jour l'examen du contrat liant l'autorité organisatrice avec la RATP.

Un autre point à l'ordre du jour de ce Conseil d'Administration de l'autorité organisatrice nous concerne pleinement, et pour lequel la CGT-RATP a appelé les agents de RDS à se déclarer grévistes et à se rassembler devant le siège de la Région à Saint-Ouen. Il s'agit de l'attribution des concessions pour l'exploitation de 4 Délégations de Services Publics issues du démantèlement de notre réseau de bus intégré. Il s'agit des DSP :

- 41 : La Défense et Saint-Cloud qui serait attribuée à RATP Cap Île-de-France,*
- 43 : La Plaine-Saint-Denis qui serait attribuée à RATP Cap Île-de-France,*
- 46 : Pompadour qui serait attribuée à RATP Cap Île-de-France,*
- 47 : Seine Orly et T9 qui serait attribuée à Kéolis*

Au terme de cette 3^{ème} vague, 11 DSP sur les 13 constituées à partir du réseau historique de la RATP, ont été attribuées de la manière suivante :

- 1 à ATM (DSP 40)*
- 2 à Transdev (DSP 39 et 44)*
- 2 à Kéolis (DSP 9 et 47)*
- 6 à RATP Cap Île-de-France (36, 41, 42, 43, 45,46)*

À date, les filiales du groupe RATP remporteraient, après la validation par le CA d'IDFM, près de 55% des DSP. Pour autant et contrairement aux éléments de langage de la direction relayés par certains représentants du personnel, la CGT-RATP réaffirme que non, être salarié.e d'une filiale de CAP Île-de-France ce n'est pas faire partie de la RATP. L'employeur est une PME qui, le temps du contrat, sera estampillée du logo "Groupe RATP" mais les conditions de travail, les conditions de rémunération, de déroulement de carrière... bref le cadre social est propre à chaque entreprise dédiée comme cela l'est dans n'importe quel groupe constitué de franchisés.

À celles et ceux qui en douteraient, il suffit de jeter un œil sur le cadre social notamment au sein des filiales d'exploitation du groupe. Ce dernier se comporte comme n'importe quelle entreprise capitaliste "prédatrice" à part entière quand elle répond aux appels d'offres.

Et si l'objection repose seulement dans l'existence d'un périmètre de dialogue social groupe Île-de-France, il convient de rappeler d'une part qu'à date il n'existe pas d'instance représentative du personnel en adéquation et surtout que les filiales disposent de la liberté d'adhérer ou non aux éventuels accords.

À 114 jours des premiers transferts de nos collègues de l'EPIC RATP dans les 3 entreprises qui exploiteront pour le compte de RATP CAP Île-de-France et Kéolis, il reste encore beaucoup d'interrogations pour lesquelles des réponses concrètes tardent à être apportées.

Cela concerne notamment les questions de garanties de rémunération appliquées, les questions liées aux nouvelles relations entre les différents opérateurs et l'autorité organisatrice sur le fonctionnement quotidien d'un réseau multi opérateur ou encore les questions relatives à la sécurisation des agents et des voyageurs notamment à la suite de la censure par le Conseil Constitutionnel de diverses dispositions prévues dans la loi "Tabarot" relative au renforcement de la sûreté dans les transports. À la suite de la décision du Conseil Constitutionnel, les équipes de sécurité privée imposées à chaque opérateur par l'autorité organisatrice voient leurs prérogatives restreintes. Cette situation risque d'accroître à termes la charge de travail des agents de SUR.

*Comme nous avons pu l'exprimer notamment au sein de cette instance, la CGT-RATP a interpellé la Présidente de l'Autorité Organisatrice sur les conditions de l'attribution de la DSP 40 à l'opérateur ATM par courrier recommandé en date du 02 mai 2025. Il s'agit d'obtenir des clarifications entre les décisions politiques de la Présidente d'IDFM et ses écrits notamment ceux contenus dans le courrier adressé à l'ensemble des agents de RDS qui stipule notamment qu'"Île-de-France Mobilités a souhaité aller plus loin et garantir que **le salaire de reprise** (premier salaire de base brut après la bascule vers le repeneur) **soit identique au dernier salaire de base**".*

À date, ce courrier est resté sans réponse.

Nous avons aussi interpellé au travers d'une lettre ouverte la Présidente de l'Autorité Organisatrice ainsi que les Préfets de Région et de Police de Paris, le responsable de la FNAUT Île-de-France, Jean-Paul BAILLY et Jean GROSSET ainsi que le PDG de la RATP sur la nécessaire tenue d'une table ronde relative à la présentation des dispositions prises pour assurer la sécurisation des agents et des voyageurs suite à la décision du 24 avril 2025 du Conseil Constitutionnel concernant la loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports.

Là encore, aucune réponse ne nous été, à date, transmise. Difficile de croire que les réelles conditions de transfert des agents de l'EPIC dans des entreprises de droit privé modifiant les conditions d'exercice professionnel préoccupe les décideurs politiques et économiques. Nous profitons de cette déclaration, Monsieur le Président, pour vous demander de vous assurer que notre courrier est bien parvenu à la direction générale et que la réponse à simplement souffert des nombreux ponts du mois de mai.

Merci de votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame CASSOU. Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.-

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les représentants du CSEC,

Ile de France Mobilité (IDFM) a annoncé l'attribution des lots 41, 43, 46 et 47 dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Cap Ile de France a obtenu 3 lots sur 4 (41, 43 et 46).

Pour les directions de la RATP et de RATP Cap Ile de France, cette annonce est sûrement perçue comme une réussite.

Pour FO Groupe RATP, il s'agit au contraire d'une nouvelle étape dans le démantèlement de notre entreprise historique, au seul bénéfice des grands groupes de transport privés. Avec cette 3^{ème} vague d'attributions, 65 % des salariés de RDS resteront dans le Groupe RATP, en attendant l'attribution des deux derniers lots, ce dont se réjouit la direction.

Pour FO Groupe RATP, c'est 100 % de nos collègues qui quitteront l'EPIC RATP, ce qui constituera une rupture grave avec le modèle d'une entreprise intégrée de service public auquel nous sommes attachés.

Madame Pécresse poursuit ainsi sa politique de destruction du service public de transport, au détriment des salariés mais aussi des usagers, qui seront les grands perdants de cette ouverture à la concurrence décidée au siècle dernier, mais appliquée aujourd'hui avec brutalité.

FO Groupe RATP reste et restera fermement opposé à cette casse de notre entreprise, de nos métiers et d'un modèle social au service des usagers de nos services publics.

Pour finir, FO Groupe RATP a signé le 9 juillet 2025 l'accord pour la mobilité groupe. Comme à chaque fois que nous nous engageons dans un accord FO Groupe RATP suivra cet accord avec vigilance.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BOUZOURENE. Monsieur LAMASSE ?

M. LAMASSE.- Merci Monsieur le Président.

On croyait ce temps révolu...

Ce temps d'un autre âge, où les esprits étriqués ne pouvaient résister à l'envie de broyer du Noir, de piétiner les différences, de persécuter ceux qui osaient simplement exister autrement. Eh bien non.

Ce temps est revenu. Il n'a jamais vraiment disparu, il s'est caché dans les replis d'une société qui pensait en avoir fini avec les démons du racisme et de l'extrémisme.

Aujourd'hui, ces démons ressortent au grand jour, grimaçants, bruyants, sûrs d'eux. Et ils parlent, ils écrivent, ils organisent. À visage découvert s'il vous plaît.

L'histoire se répète, avec les mêmes ressorts odieux : stigmatisation, déshumanisation, humiliation. Ce n'est pas la politique syndicale menée qui les fait lever le coude, c'est leur haine. Une haine dirigée non contre des idées, mais contre des êtres humains.

Dans un tract infâme, des membres de la CGT BUS-Tramway osent écrire que "l'UNSA est à la masse".

Une pique en apparence anodine, presque comique pour ceux qui ne veulent pas voir plus loin. Mais derrière ces mots, derrière ce ton sarcastique, se tapit une violence symbolique glaçante. Une violence qui nie, qui exclut, qui insulte sans retenue.

L'homme qu'ils visent, ils ne lui accordent même pas le respect de son nom en venant stigmatiser l'héritage de toute une population, toute une famille.

Comme si effacer son nom pouvait effacer son existence, sa légitimité, son identité. Comme si l'altérité devait être niée dès les premières syllabes.

Nul ne peut nier ce qu'il est, réclamer d'être une autre personne avec un phénotype qui est sans ambiguïtés.

Le racisme a cessé de se cacher. Plus besoin de code ou de sous-entendus. Il s'exprime désormais sans masque, sans honte, sans peur. Les égouts idéologiques débordent, et certains s'en font les fiers canaux. Les écrits deviennent nauséabonds, les mots sont des projectiles.

Et comme si cela ne suffisait pas, voilà qu'on en appelle implicitement à l'expulsion.

Oui, l'expulsion. Avec un tableau, des horaires, comme on planifie un départ en vacances ou une livraison. Sauf qu'ici, il s'agit d'un homme. D'un être humain. D'un citoyen.

Quelle ignominie. Quelle déshumanisation. Quelle honte !

Qui peut soutenir une organisation syndicale qui s'abaisse à de tels comportements si ce n'est ceux qui soutiennent leur vomir, leur fiente verbale.

Ce type de tract signé CGT BUS-Tramway avec leur discours porté par des esprits atrophiés n'est pas simplement choquant : il est dangereux.

Il installe l'idée qu'il serait normal de vouloir "faire partir" ceux qui nous dérangent par leur différence.

Il fait glisser insidieusement notre société vers une logique d'épuration identitaire.

Une logique brutale, cruelle, mortifère.

Il ne s'agit pas de s'indigner simplement.

Il faut nommer les choses. Il faut dénoncer.

Il faut refuser la banalisation de l'inhumanité.

Parce qu'au final, ce n'est pas qu'un homme qu'on attaque — c'est le principe même de notre démocratie, de notre humanité, de notre vivre-ensemble, de compatriotes fiers de leur identité, de leur nom qui est plus grand qu'eux.

Et ça, on ne peut l'accepter.

Je ne l'accepte pas.

UNSA MOBILITÉ ne l'accepte pas et continuera à embrasser le libre ensemble.

"Il y a pas les grands et les petits. Il y a que nous sommes tous des peuples et que nous méritons d'être considérés comme des peuples avec la dignité que cela représente. J'ai apporté une parole d'homme. Il y a l'homme, c'est très important, l'homme tout court. Je crois vraiment à l'homme, à l'humanité et à la fraternité. Et quand je parlais de négritude, c'était pour répondre précisément aux racistes qui nous considéraient comme des nègres, autrement dit des riens. Et bien non ! Nègre vous m'appelez et bien oui, nègre je suis. N'allez pas le répéter, mais le nègre vous emmerde" (de Aimé Césaire).

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur LAMASSE, je pense qu'il faut recevoir votre déclaration. Comme je l'ai déjà fait la dernière fois où nous avons eu à parler des impacts que les tracts peuvent avoir sur les uns et les autres, entre organisations syndicales ou envers les managers, je rappelle tout le monde à la raison quant aux mots utilisés. Nous sommes dans une civilisation et dans une génération où, par l'intermédiaire des réseaux sociaux, nous n'avons plus le filtre de ce que provoque la parole sur l'individu à qui on ne s'adresse pas directement ; cela libère un peu les pulsions les plus viles. Vous êtes des responsables, tout autour de la table, parce que vous avez été élus, cela engage. Si à nos niveaux de responsabilité, nous ne sommes pas les gardiens de ce que nous pouvons dire et ce que nous ne devons pas dire, notre pays est encore plus mal engagé qu'il ne l'est.

Je vous remercie toutes et tous, je m'inclus dans les paroles des managers parce que quelques situations récentes sont parfaitement inadmissibles, si une entreprise comme la RATP se laisse aller elle aussi à ne plus maîtriser ce qui est respectable ou pas, "on est mal barré".

M. LAMASSE.- On m'a traité de violeur, je m'attends à tout Monsieur le président. Un jour, cela s'arrêtera. J'espère que ce ne sera pas de la manière la plus imprévisible.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est ce qui fait une civilisation. Nous sommes capables de canaliser les pulsions. L'une des façons de les canaliser est de rappeler ce qui n'est pas admissible.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- Le syndicat FO apporte tout son soutien à M. LAMASSE.

III – QUESTIONS SOCIALES

Présentation de la rénovation complète de la résidence "L'Océan" à La Bernerie

Olivier BRIAND, assistant maîtrise d'ouvrage pour le CSEC

participe à ce point de l'ordre du jour

M. LE SECRÉTAIRE.- M. BRIAND va piloter l'intégralité du chantier. La présentation sera faite par MM. ORSINI et SARDANO. M. BRIAND est là pour les questions techniques.

Ce chantier devient indispensable au vu de l'état des façades et de la vétusté du bâtiment. Il fait partie du programme de réfection globale des quatre sites. On a commencé par Noirmoutier, on l'a fini. On fait La Bernerie. On fera bientôt Labenne et Chamonix. Notre parc patrimonial sera ainsi de qualité et d'un bon niveau. Cela fait partie des engagements que nous avons pris. Chaque bien vendu a été réinvesti dans l'amélioration du patrimoine à dessein des salariés.

M. BRIAND.- Bonjour. Je dirige une équipe de maîtrise d'œuvre basée dans l'ouest de la France, à Nantes et à Rennes, sur les métiers de la conception et surtout de l'ingénierie du bâtiment. On est des pragmatiques. On a déjà eu l'occasion de travailler avec l'équipe de Frédéric sur un autre site.

Mon intervention de ce matin consiste à vous présenter l'histoire du projet de La Bernerie et ce que l'on propose pour faire évoluer ce site d'un point de vue du patrimoine et des usages pour les futurs résidents.

Le centre de La Bernerie est un lieu qui me tient à cœur car je suis Nantais et j'ai passé mes étés à proximité du site.

Le centre de La Bernerie a été construit dans les années 30, qui ont été le début des congés payés de 1936. Il a subi deux phases de rénovation : une première dans les années 70, puis une seconde en 99, cette dernière ayant été moins glorieuse. Les travaux n'ont pas été mal effectués, mais ont beaucoup déstructuré le bâtiment. La lettre de mission qui nous a été confiée est de repenser le bâtiment pour retrouver son éclat d'antan, mais aussi de le repenser d'un point de vue énergétique et économique car le projet coûte en termes de consommation énergétique. On a beaucoup travaillé ce volet. L'idée est aussi de retrouver l'usage de la vue mer qui est superbe avec le plan d'eau construit dans les années 90.

Sur les photos d'origine, on voit le bord de mer de l'époque, le bâtiment monolithique, un front de mer. L'hôtel disposait d'une circulation centrale avec des chambres distribuées de chaque côté (côté front de mer et sur l'arrière) et un superbe bar. J'espère qu'on va le retrouver. Dans les années 70, il a été conservé. Le bar n'existe plus, mais je pense que la fresque doit être derrière les doublages qui ont été faits dans les années 2000.

C'était un fonctionnement d'hôtel avec circulation centrale, chambres de chaque côté, ce qui explique les petites fenêtres, y compris face mer. Elles ont été conservées jusque dans les années 2000. De 1970 à 1980, il y a eu une première phase de rénovation simple, sans modifications sur le bâti. C'était plutôt une rénovation de sols, de peinture, d'électricité, la mise en place de faux plafonds et la conservation du fameux bar. Dans une phase intermédiaire, une véranda a été installée côté plage, elle a été démontée par la suite. Cela donne l'ambiance de l'époque.

Vous pouvez voir le bâtiment tel qu'il est aujourd'hui, avec à droite le bâtiment front de mer. Des balcons ont été rajoutés des deux côtés du bâtiment. À l'arrière, ils ont vocation à distribuer des coursives. Des balcons ont été ajoutés aux 1^{er} et 2^{ème} étages front de mer, mais on a perdu l'âme du projet d'origine. Il y a eu une grosse modification quand ces travaux ont été réalisés en 99. Au lieu de distribuer des chambres côté mer et d'autre côté jardin, les logements sont traversants. Les escaliers de l'arrière ont été construits pour pouvoir distribuer les logements par l'arrière. C'était malin.

Dans le projet sur lequel on a travaillé, on va garder ces traversées pour avoir une vision des deux côtés et des logements plus grands au lieu de n'avoir que des chambres, mais en repensant l'image.

En haut à gauche, il y a une photo du bâtiment B, qui a 25 ans et qui est en bon état. Il a besoin d'être rénové d'un point de vue aménagement intérieur mais il fait globalement son office. Il a été construit il y a seulement 25 ans.

L'enjeu est de retrouver l'esprit balnéaire des façades des années 30 et l'histoire du bâtiment, d'ouvrir les appartements avec de grandes baies vue mer. Il faut savoir que les fenêtres situées sous les loggias mesurent 1,10 m de large. Le bâtiment est en front mer mais les fenêtres ont été gardées ; il est dommage d'avoir des fenêtres aussi petites avec des grandes loggias. Au dernier niveau, ces loggias ne sont pas couvertes, elles sont en plein soleil et ne sont pas utilisées l'été. Des bannes ont été installées, mais on souhaite rendre ces espaces plus protégés. Les derniers échanges avec les ABF et la mairie, nous laisse à penser qu'il sera difficile de réaliser ces nouvelles couvertures.

En termes d'usage et d'exploitation, il faut repenser les consommations énergétiques de ce bâtiment énergivore, et refaire les salles de bains qui ont été rénovées il y a 25 ans. Toutes les salles de bains ont des receveurs et des ressauts de 25 centimètres. Sans préjuger des personnes de la RATP qui utilisent le bâtiment, on voit qu'un certain nombre de retraités aiment venir, or les salles de bains ne sont plus adaptées. On a fait le choix de les repenser et de les rendre accessibles. Tous les logements ne sont pas 100 % PMR parce que cela n'a pas forcément d'intérêt. En revanche, toutes les douches seront sans ressaut et accessibles. C'est indispensable.

On souhaite aussi revoir le côté réglementaire du bâti parce que même s'il a été très bien entretenu, il y a avec le temps un certain nombre de non-conformités, notamment électriques et incendie. On va les remettre aux normes.

Le projet est situé en face du plan de haut. La Bernerie est à 30 minutes à l'ouest de Nantes. Sur le terrain actuel, on voit le bâtiment historique en front de mer et le bâtiment arrière construit en 99, ainsi qu'une zone arborée puisqu'il y a un grand jardin au milieu. L'idée est de conserver ce dernier pour garder le côté végétal de l'îlot. Le bâtiment A sera totalement rénové. Le bâtiment à l'arrière le sera plus légèrement, notamment les salles de bains, toute la décoration, la menuiserie et l'agencement intérieur, sans changer la configuration des logements. On a eu cette discussion au début, mais l'usage actuel fonctionne bien.

L'idée est de repenser le projet d'un point de vue architectural mais aussi usage. Vu qu'il y a ces coursives qui datent des années 90, on ne va pas tout refaire. On va créer une deuxième peau sur le bâtiment en créant des arches comme à l'origine des années 30, avec une vêtue métallique, pour couvrir et fermer les loggias pour les rendre intimistes et avoir des espaces utilisés de manière privative avec des celliers. À l'arrière, il y aura un habillage des escaliers qui ne sont pas esthétiques. Cela permettra aussi de les protéger des intempéries.

Un nouvel accueil sous l'arche de la partie arrière sera ouvert. Il est quasiment dans le noir aujourd'hui. On va le rouvrir avec les fenêtres d'origine.

L'idée de la façade principale est de recréer une vêtue en aluminium, c'est capital puisqu'on est en site exposé. On ne met pas d'acier, même galvanisé laqué parce que cela vieillit très mal. Sur la partie de droite, au niveau du fronton du bâtiment, on a essayé d'imaginer des balcons en structures légères, en bois rhabillé en métal, en aluminium, pour recréer l'esprit balnéaire de toute la côte de Pornic et de La Baule.

Le budget global alloué pour le projet est de 3 M€ TTC. Si on retire la TVA et les frais d'assurance, de permis et les honoraires de maîtrise d'œuvre, il reste 2,25 M€ hors taxes qui ont été alloués en travaux pour ce projet.

J'ai fait la liste de ce que l'on va faire. Sur le bâtiment A, on purge et déconstruit complètement le rez-de-chaussée qui n'est pas bien pensé et n'est plus au goût du jour. Dans les étages, on garde la structure des logements, mais on fait une rénovation lourde, sans parler de toutes les menuiseries et les ouvertures qui sont front de mer. Il y aura une salle de bains sans ressaut dans tous les logements et la création de trois logements 100 % PMR. On a décidé de créer au rez-de-chaussée trois logements spécifiquement réglementation PMR totale. Vous n'avez pas l'obligation de le faire puisqu'en termes de réglementation des normes, on est en rénovation, mais on sera ainsi conforme à la réglementation actuelle des logements neufs. Cela permettra d'accueillir des salariés ou anciens salariés à mobilité réduite.

On traite l'ouverture de toutes les baies côté mer, l'élargissement et le retraitement des loggias extérieures. On prévoit le remplacement complet de l'isolation. C'est le b.a.ba, on refait toutes les isolations (murs, sols, combles) sachant que sous le bâtiment A, on va créer une chape isolante qui n'a jamais été réalisée. Le rez-de-chaussée sera réhaussé de 15 cm pour l'isoler totalement.

Les ravalements sont refaits à neuf pour l'ensemble des façades pour retrouver l'origine des années 30, en lien avec les ABF. On attend le retour définitif des Architectes des bâtiments de France incessamment. Je vous propose une image du bâtiment avec la structure métallique. On a pris un parti pris architectural.

Toutes les installations électriques (chauffage, ventilation, plomberie sanitaire) sont remises à neuf et tous les sols carrelés et souples sont remplacés.

On refait toutes les cuisines à neuf -sachant que tous les logements seront équipés d'une cuisine- et toute la menuiserie intérieure. On a décidé de mettre en place un pilotage des installations de chauffage et de production d'eau chauffante neuf par logement et général, pour optimiser les consommations énergétiques. Il y aura deux niveaux de fonctionnement. Les équipements de certains logements, qui restent vacants un certain temps, se mettront en veille tout seul. Il sera aussi possible de mettre en chauffe des équipements à distance, si besoin. Cela permettra de relancer les équipements la veille du jour où ces logements seront occupés. Un travail a été fait sur le volet énergétique.

S'agissant du planning, on a réalisé en septembre un état des lieux complet des bâtiments, on a recherché tous les plans à la mairie et retrouvé beaucoup de photos. On a travaillé avec le CE sur un nouveau projet de novembre jusqu'à mars. Le budget que j'annonce n'est pas fictif, on est en possession de tous les devis. On travaille avec des entreprises locales, la consultation est terminée. On a déposé une demande administrative puisqu'une déclaration préalable est obligatoire pour les travaux. Elle est en cours. On devrait avoir un retour en fin de mois, le 11 août au plus tard. Il est prévu de fermer le centre le 20 septembre, les travaux débuteront le 1^{er} octobre. On livrera l'opération fin mai 2026 pour un rééquipement et réaménagement en juin afin que vous retrouviez un bâtiment neuf pour le 1^{er} juillet.

On a anticipé les commandes de menuiseries extérieures pour ne pas être coincé sur le planning.

On a fait deux animations. (*Projection.*)

On a recréé les briquettes qui avaient été dessinées au début du projet, on en refait en couronnement sous la couverture, comme c'était au début des années 30. La vêtue n'est pas pleine, c'est ajouré. Il y aura de la transparence.

M. LE SECRÉTAIRE.- Et de la clarté.

M. BRIAND.- Oui, il y aura de la luminosité. On aime l'idée des cintres qui créent le côté balnéaire. Cela marquera la ville de La Bernerie car un projet front de mer tel que celui-ci est emblématique.

M. SARDANO.- Le prolongement de la toiture de la loggia couvre le dernier balcon. Aujourd'hui, il y a des stores bannes. L'idée est de couvrir en fixe avec ce prolongement.

Le bâtiment B, qui est plus récent, sera aussi travaillé pour ne pas donner l'impression d'avoir un bâtiment neuf tout refait d'un côté et un autre laissé-pour-compte, qui n'est pas en front de mer. Les appartements y sont plus grands, ils seront refaits, y compris l'escalier actuellement en colimaçon qui n'est pas facile d'accès. Il est prévu de modifier l'intérieur des appartements pour les rendre plus accessibles et de refaire les espaces extérieurs pour qu'ils soient plus accueillants.

M. BRIAND.- Les garde-corps du bâtiment qui est à l'arrière seront remplacés à l'identique du bâtiment de devant. Intérieurement, vous ne serez pas capables de faire la différence entre les logements. Ce seront les mêmes salles de bains, les mêmes reprises de carrelage, de faïence, de sols PVC. Il y aura une unité entre les logements, il n'y aura pas de différence.

M. LE SECRÉTAIRE.- On a pris la décision de faire La Bernerie rapidement parce qu'il y avait des problématiques importantes sur la façade. Il y avait des fissures de plus d'un centimètre à certains endroits. Il fallait agir. Il y a aussi un problème d'isolation sur la gauche du bâtiment, que l'on ne pouvait pas traiter sans l'autorisation du voisin. Le projet est contraint financièrement. On a fait très attention à l'argent des salariés. L'autre contrainte est d'être en capacité d'ouvrir l'été prochain. On y tient, c'est la raison pour laquelle les délais sont serrés.

Y a-t-il des questions ?

M. LE PRÉSIDENT.- Vous avez à plusieurs reprises et à juste titre évoqué la dimension symbolique d'une rénovation d'un bâtiment en front de mer. Dans le projet général, le jalon de l'obtention de tous les permis divers et variés est clé. C'est souvent là que l'on a des mauvaises surprises dans les projets immobiliers de la RATP. Vous avez évoqué juillet pour l'obtention des dernières autorisations. Il y a eu des sujets sur Noirmoutier. Êtes-vous confiants dans le fait d'obtenir ces autorisations ?

M. BRIAND.- Je ne suis pas le maire, ni les ABF. Le projet ne créant pas de surface, on est purement dans une déclaration préalable. Ce n'est pas un permis de construire. Vous avez les droits, on n'a pas à vous refuser un projet qui existe déjà.

S'agissant du choix et du parti pris architectural, on attend le retour des ABF. On est en discussion avec eux depuis mars. Il est très compliqué d'avoir un retour divers et varié de leur part. Ils n'ont pas voulu qu'on leur présente le projet en amont, mais on leur a quand même envoyé. On n'a pas eu de retour officiel. La mairie est très favorable au projet, y compris au visuel qui a été présenté, mais elle ne veut pas se prononcer sans le retour des ABF. La date finale du retour officiel des ABF est le 11 août. Je ne peux pas préjuger de ce qu'ils peuvent dire. Cela étant, ce n'est pas au niveau de la mairie que cela posera un problème, ni au niveau réglementaire. Ce sera purement l'avis d'une personne qui s'exprime pour les ABF.

M. LE SECRÉTAIRE.- Dans un projet de ce type, il est important d'avoir une bonne relation de confiance avec la mairie dès le départ. Sinon, on n'avance pas correctement. Les problématiques de Noirmoutier étaient en grande partie liées à cela. On a "rectifié le tir" à la fin du chantier, mais cela n'a pas été facile. En l'occurrence, on n'a pas cet obstacle. En revanche, si les Bâtiments de France critiquent un détail, on le rectifiera, mais cela ne remettra pas en cause le projet global. On pourra commencer.

Il s'agit vraiment d'un investissement en fonds propres du CE, il n'y a pas de crédit. Ce sont les fonds obtenus grâce aux ventes des biens. Tout cela est logique.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.- Vous n'avez pas parlé de la toiture, du chauffage. Vous occupez-vous aussi du parking ?

M. BRIAND.- Sur la couverture, vous avez vu que l'on recrée tous les coyaux en partie basse. Il y a une révision générale de la couverture en tuiles qui a été remplacée il y a 25 ans. Les tuiles sont en bon état. La charpente a été totalement rénovée et traitée fongicide et contre les termites il y a 25 ans, je pense. On va voir si on refait un traitement préventif. Pour les loggias, tout ce qui sera recouvert est neuf. Il y aura une révision globale des gouttières et des descentes. Tout est refait à neuf.

Le chauffage est totalement refait à neuf. Aujourd'hui, il est électrique. De toute façon, il n'y a pas de gaz dans le secteur. On a fait une étude pour basculer en pompe à chaleur ou faire de la production d'eau chaude sanitaire solaire. C'est possible techniquement, mais vous n'avez pas un usage continu du bâtiment. Il n'est utilisé qu'à certaines périodes de l'année. Investir 300 000 € dans un matériel qui sera utilisé 3 mois pendant l'année n'est pas logique. En revanche, les équipements seront neufs.

Le parking est en très bon état. C'est de l'enrobé. Il n'y a pas de désordre particulier. On n'a pas décidé de remplacer les deux portails qui fonctionnent bien. Ces ouvrages pourront passer en maintenance classique quand ils seront en mauvais état.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN.

M. BAZIN.- La mitoyenneté avec le voisin posait des soucis. Qu'en est-il ? Cela est-il réglé ?

M. BRIAND.- Deux volets questionnaient les voisins. À un moment, il y a eu un questionnement sur du traitement isolation thermique par l'extérieur qui empiétait chez le voisin. On a le droit de le faire réglementairement, mais il faut une autorisation. Le problème est réglé, on ne fera pas d'ITA sur ce projet pour deux raisons. D'une part, le bâtiment datant des années 30, cela me pose problème de ré-habiller et de faire une enveloppe étanche d'un bâtiment construit en maçonnerie de mâchefer et en moellon de pierre parce que cela détériorera le bâtiment. D'autre part, parce que les ABF doivent donner leur accord. Or, ils veulent que la finition soit identique à celle des années 30. On a respecté cela. En revanche, on isole 100 % du bâtiment par l'intérieur.

Le point d'achoppement avec les voisins n'est pas lié à cette histoire de pignon, mais au fait que deux fenêtres donnent actuellement sur leur parking et qu'elles ne respectent pas le Code civil. Dans le projet, elles seront supprimées, le problème sera réglé.

En termes de communication, j'ai grandement conseillé à M. SARRASSAT d'attendre l'obtention finale de l'autorisation avant de communiquer aux voisins, et fin septembre, après que tout le monde a passé de bonnes vacances, pour leur annoncer que le chantier va démarrer.

M. SARDANO.- Un petit complément sur le chauffage. Ce qui a déclenché le projet et l'enveloppe est un diagnostic bâtimentaire réalisé sur l'ensemble du patrimoine du CE (Chamonix, Bourdelas, La Bernerie entre autres) qui montrait qu'il fallait agir. On n'allait pas respecter les normes, il y avait un surcoût important. Le diagnostic prévoyait un budget proche des 3 M€ pour faire l'isolation, etc. Ce diagnostic n'avait pas la finesse de celui qui a été réalisé après.

Dans le diagnostic initial, il était préconisé de ne pas changer tout le chauffage. Sur le site, les radiateurs sont changés quand ils arrivent en fin de vie, il en est de même à Chamonix, et on installe alors des radiateurs répondant davantage aux normes actuelles. Le parti pris a été de tout changer pour avoir une commande centralisée permettant de gérer l'ensemble, sans faire des économies de bouts de chandelle qui n'auraient pas généré de véritables économies en termes de

consommation. Il y a également eu une réflexion sur les panneaux solaires, mais avec les embruns du bord de mer et le sel, il faut les nettoyer à plusieurs reprises dans l'année pour qu'ils gardent leur efficacité. Leur installation n'était pas justifiée à cet endroit.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOURGEOIS.

M. BOURGEOIS.- Vous refaites tout l'intérieur. Avez-vous des images de ce qui sera fait ? Vous avez dit que vous n'alliez rien changer, que tout resterait à sa place, les salles de bains, les espaces ? Ah non, cela change aussi.

Je ne connais pas le lieu, mais j'ai vu une salle de restauration. Ce sont des appartements et il y a une salle de restauration à côté ?

M. BRIAND.- Dans les années 80 et précédentes, une salle de restauration prenait toute la surface du rez-de-chaussée du bâtiment. Elle a été supprimée en 99 pour créer trois logements. Sur la partie droite, dans l'aile avancée, il y a l'accueil qui est très mal agencé. On va créer un nouvel accueil avec le logement du salarié directeur. La salle de restauration n'existe plus actuellement.

Pour répondre à votre question sur le réaménagement, on repense les salles de bains pour les mettre au goût du jour, mais on n'a pas changé le nombre de logements ni la disposition qui fonctionnait bien et qui correspondait à ce que vous souhaitiez. On va refaire une bonne partie des salles de bains et des cuisines. Tout sera neuf et repensé.

Dans un second temps, on fera sûrement des images, notamment du nouveau hall. On va travailler ensemble sur le côté agencement, la banque d'accueil, le mobilier. Il faut garder une cohérence entre les cuisines, le mobilier que vous choisirez pour les chambres, la pièce de vie, voire le mobilier qui sera dans les loggias, en extérieur. On va créer des celliers pour le ranger l'hiver. Il faut une unité globale. Aujourd'hui, on démarre l'enveloppe du bâtiment. On avancera sur les autres points aussi.

M. LE SECRÉTAIRE.- Les travaux sont avancés, mais j'aimerais connaître le positionnement de l'ensemble des élus sur ce projet, pour le principe. J'aimerais que l'on procède à un vote pour valider le projet dans sa globalité.

M. LE PRÉSIDENT.- On va faire le point sur les votants.

Monsieur TURBAN.

M. TURBAN.- La demande ne me dérange pas, mais ce point n'est pas en consultation à l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous pouvons faire un vœu.

M. LE PRÉSIDENT.- Il nous est arrivé de mettre des points à l'ordre du jour quand tout le monde était d'accord pour les ajouter. Si vous voulez procéder à un vote pour rajouter un point à l'ordre du jour, on peut le faire.

M. TURBAN.- Oui.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons d'abord voter sur l'ajout du point à l'ordre du jour, puis sur le point qui aura été ajouté. Il faut toutefois faire le point sur les votants.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. GUIDEZ du CSE 2, Monsieur LARDIDI, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. LARDIDI.- Oui.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. ROUIJEL, Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme AZEVEDO.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. NEGADI du CSE 2 sans étiquette, ne peut pas être remplacé. M. STEC du CSE 4 ne sera pas remplacé.

En l'absence de M. OULD AHMED du CSE 6, Madame GUÉROULT, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme GUÉROULT.- Oui.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. KHELLAF du CSE 7, Monsieur TURBAN, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. TURBAN.- Oui.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. BERGEAUD, Monsieur JONATA, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. JONATA.- Oui.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. KERLEU, Monsieur BOURGEOIS, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. BOURGEOIS.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. MAUGERI du CSE 10 ne peut pas être remplacé.

En l'absence de M. DASQUET du CSE 11, Monsieur MARQUES, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. MARQUES.- Oui.

Mme PASQUIER.- En l'absence de M. BRIEUX, Madame RICHARD, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme RICHARD.- Oui.

Mme PASQUIER.- Nous avons un total de 19 votants : 5 CGT, 5 FO, 4 UNSA, 5 CFE-CGC et aucun sans étiquette.

M. LE PRÉSIDENT.- Qui vote pour le fait de mettre au vote le projet de La Bernerie ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (4) – CGT (5) – CFE-CGC (5)

Unanimité.

Ce point étant rajouté à l'ordre du jour, qui vote pour le projet tel que M. BRIAND vient de le présenter ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (4) – CGT (5) – CFE-CGC (5)

→ Le projet de rénovation de la résidence "L'Océan" à La Bernerie est voté à l'unanimité.

Merci pour la présentation.

Je vous propose une pause jusqu'à 10 heures 15.

La séance, suspendue de 9 heures 57, est reprise à 10 heures 15.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. Information en vue de la consultation sur le projet de création d'une filiale d'ingénierie pour le mode Bus

Madame Karima OMARI, responsable relation sociale et droit social – RDS/DRH/CDS

Monsieur Antoine GAUCHERY, chef de projet – RDS/DM

Monsieur Nicolas CARTIER, délégué directeur de département – RDS/DM

Monsieur Vincent FAYE, responsable emploi et développement compétence – DRH/DCC/PCP

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Le dossier a été examiné dans une commission commune, la Commission économique et la CSSCT, le 1^{er} juillet dernier. Je donne la parole à Mme AZEVEDO pour lecture du rapport commun aux deux commissions.

Mme AZEVEDO.-

✉ **Rapport commun de la Commission Economique et de la SSCT Centrale sur le projet de création d'une filiale d'ingénierie pour le mode BUS**

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission commune du 1^{er} juillet 2025 étaient Madame Karima OMARI, Monsieur Nicolas CARTIER et Monsieur Antoine GAUCHERY. Nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.

En préambule, il est précisé que le dossier a été présenté en audience pluri syndicale d'information le 28 mai 2025, en audiences bilatérales les 12, 13 et 19 juin et le 30 juin en audience pluri syndicale de négociation.

Pour se préparer et accompagner l'ouverture à la concurrence BUS certaines structures doivent se transformer et ce projet s'appuie sur les compétences et les activités liées à l'ingénierie du mode Bus avec l'adaptation de l'organisation des fonctions supports.

Le PDG a demandé en 2024 de réaliser une étude pour répondre à 4 objectifs : maintenir les compétences, les valoriser, apporter un soutien aux filiales et conserver les instances interprofessionnelles dans le Groupe intégré. Cette mission a été confiée à Nicolas CARTIER, Directeur de la Maintenance Bus du Réseau De Surface et portait sur : différentes analyses (marché, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, compétences, concurrence et positionnement des bureaux d'études) ; l'identification des besoins des filiales ; la compréhension des enjeux actuels et futurs d'IDFM et les modalités de transfert des activités et ressources associées et de mise en œuvre.

Il a donc été envisagé un redéploiement d'une partie des équipes du Central RDS pour les domaines projets et expertises systèmes sous forme de filiale du Groupe RATP avec une mise en œuvre fin 2025. Elle sera rattachée à RATP Participations.

Ses clients internes principaux seront dans un premier temps RATP DEV et RATP CAP mais pourront être également des clients externes comme IDFM et d'autres Autorité Organisatrice de la Mobilité en France et potentiellement à l'International. La filiale aura également des liens avec d'autres entités de l'EPIC et du Groupe sous forme de convention de partenariat/sous-traitance.

Le périmètre concerné par la création de cette filiale est lié à l'ingénierie projets du mode Bus et les effectifs transférés seront principalement ceux de la Direction de la Maintenance de RDS excepté ceux de la "Supply Chain" (ou chaîne d'approvisionnement) qui représentent environ 30 personnes qui seront redéployées à la Direction des Opération de RDS et dépendront de la Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels BUS. D'autres compétences issues de la Direction Opérationnelle Bus et de la Direction Opérationnelle des SI seront utiles au développement de la Filiale. Une création de postes sera prévue et les salariés pourront y postuler.

Les différentes unités transférées au sein de la Direction de la Maintenance RDS comptabilisent aujourd'hui 103 ETP : 13 ETP pour la Direction et les Missions rattachées (achats, contrôle de Gestion, transferts d'actifs IDFM, centre d'appui et d'expertise) ; 10 ETP pour les Méthodes, Innovations et Soutien Opérationnel ; 34 ETP pour la Gestion d'Actifs bus ; 34 ETP pour BUS 2025 et 12 ETP pour la Gestion Patrimoniale et Opérationnelle des Infrastructures.

La cible organisationnelle de demain sera de 98 ETP : 4 ETP pour Développement et Opérations (nouveau pôle) ; 7 ETP pour la Direction ; 33 ETP pour GA Bus ; 9 ETP pour MISO ; 29 ETP pour BUS 2025, 9 ETP pour GPOI et 7 ETP pour Transfert actifs. Il est précisé que les écarts d'effectifs sont liés à des mobilités et des départs en retraite.

Il a été défini que les volumes d'activités avec RATP DEV seraient de 1 M€ et de 0,5 M€ pour RATP CAP. La filiale commencerait donc avec un Chiffre d'Affaires garanti. Le marché global externe (sans IDFM) en Assistance Maîtrise d'Ouvrage dans différents domaines (Transition Energétique, Etudes, Projets Bus, SI) est estimé à environ 35 M€ par an. Il est précisé en commission que c'est une ambition prudente. La future filiale espère avoir 33% de succès soit 1 marché sur 3 en moyenne pour ses "prestations intellectuelles". Les hypothèses en associant le marché interne et externe engendreraient un Chiffre d'Affaires estimé à 4,5 M€ en 2030. Il est à noter qu'un risque existe sur le maintien des activités sur 2027/2029 à un niveau élevé.

Sur le sujet de l'accompagnement du changement et de l'évaluation des risques, il est précisé que le dispositif d'accompagnement sera complété d'une démarche, dans le courant du second semestre 2025, d'information régulière des salariés, favorisant la compréhension des enjeux, l'implication et la motivation des acteurs. Des réunions de description de l'organisation cible de la filiale, de son ambition et de ses missions, ainsi que l'avancement du projet seront organisées. Le management de l'unité recevra individuellement les salariés qui en formuleront la demande. Ces réunions d'information permettent également de présenter les mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise à disposition du personnel prévu par l'article 33 du statut du personnel.

Une analyse des risques professionnels et notamment des risques psychosociaux a été menée sur ce dossier. Afin de bénéficier de conseils sur l'accompagnement, la Direction a partagé avec le médecin du travail compétent le contenu du projet. Le retour de celui-ci n'était pas connu à la date de la commission.

Un questionnaire d'évaluation des risques liés au projet a été adressé aux 141 salariés, dont 85 ont répondu, soit 63%.

Il en ressort que si 89 % jugent le projet cohérent et pertinent, la part de neutralité et de doute est importante dans de nombreux autres Items. La direction devra donc s'employer à mieux informer encore, convaincre et baisser le niveau de stress dont 43 % le ressentent de façon "modérée" à "élevée".

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO.

Pour les déclarations, Monsieur JONATA ?

M. JONATA.-

La création d'une filiale dédiée à l'ingénierie pour le mode Bus constitue une nouvelle étape dans la transformation du Groupe RATP face à l'ouverture à la concurrence, imposée par le cadre législatif (loi ORTF, contractualisation avec IDFM) et accélérée par les échéances de 2026-2027.

Sur le fond du projet, nous reconnaissons que le maintien d'une expertise bus au sein du Groupe est une nécessité stratégique. La constitution d'une entité spécialisée, agile, positionnée sur les appels d'offres d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, peut permettre à la RATP de peser dans le paysage concurrentiel.

La filialisation permet d'éviter le mélange des missions régulées et concurrentielles, ce qui est juridiquement indispensable. Le maintien du savoir et de l'expertise acquise depuis sa création est aussi une nécessité indispensable à la pérennisation de nos compétences.

Sur le principe, l'UNSA Mobilité Groupe RATP pourrait valider la volonté de l'entreprise d'accompagner les salariés via le volontariat, la mise à disposition à droit constant pendant deux ans, le droit au retour garanti, et le maintien de la rémunération et des droits sociaux. Ce cadre est sécurisant, c'est aussi preuve que les représentants UNSA Mobilité Groupe RATP imposent une volonté de porter un regard plus important envers les salariés en dépit de l'absence d'interpellation des organisations syndicales au préalable. Mais ce problème est devenu une référence en qualité de dialogue social à RDS.

L'ouverture à la concurrence vient déjà ajouter un mal être et une crainte de l'avenir. Ainsi, à défaut d'être dans le doute, une vigilance accrue sera importante afin de conforter les engagements pris et qu'ils soient respectés dans la durée, notamment le respect du volontariat, le maintien du pouvoir d'achat et la reconnaissance des parcours professionnels.

Ainsi, afin de renforcer son expertise sur le sujet, l'UNSA Mobilité Groupe RATP estime nécessaire de mettre en place un vrai bilan de compétences personnalisé pour chaque salarié concerné, une transparence complète sur les missions futures de la filiale, ses marchés, son modèle économique et une veille active sur l'évolution des conditions de travail au sein de la nouvelle structure (temps de travail, gestion RH, encadrement, risques psychosociaux).

Le calendrier social 2025 devrait intégrer le suivi de ce projet en allant parfois au-delà et permettant d'apporter des nouveaux éléments probants et importants à la construction de ce nouveau schéma que vous imposez.

En conclusion, ce projet de filialisation est cohérent avec les enjeux industriels du groupe et anticipe les changements majeurs liés à la fin du monopole RATP sur les lignes de bus. Il vise à éviter la perte de savoir-faire et à positionner le Groupe sur les marchés de demain. Mais les risques sont identifiés et sont bien présents.

L'éclatement du collectif de travail et une perte d'identité des équipes Bus sont des éléments essentiels qui font craindre une perte du savoir Bus et la maîtrise opérationnelle de la qualité de service rendu. La précarisation implicite de certaines fonctions, si la filiale échoue à remporter des marchés ou à atteindre son équilibre économique, fait craindre aussi une perte d'énergie, de finance et de motivation pour l'avenir et de par-là, la reconnaissance nécessaire du professionnalisme des agents.

Reste donc la fragilisation du modèle EPIC, par transfert progressif de compétences vers des structures juridiques privées. Chute en avant d'un système uniquement politique qui tant à capitaliser sur un avenir incertain pour tous.

Il devient donc important de rappeler que le modèle social RATP doit rester une boussole : ni la compétitivité, ni la réactivité ne peuvent se faire au détriment des salariés. La réussite de cette filiale dépendra autant de sa stratégie commerciale que de sa capacité à préserver l'humain au cœur de l'organisation. Un regard que nous portons sur l'existant, ce n'est pas chose acquise vu l'état des pertes déjà constatées dans certaines des filiales de 1^{er} et de 2^{ème} rang où les changements de directoire se façonnent enfin au vu des dommages et des pertes.

Pour finir, notre organisation syndicale prend acte de la mise en place de cette nouvelle filiale. Nous ne pouvons aller au-delà de ce constat puisque, comme nous l'avons évoqué précédemment, le dialogue social au sein de RDS n'a pas permis d'aboutir à un protocole satisfaisant. Nos propositions n'ont pas été retenues ce qui laisse penser que le motif industriel de la création de cette filiale n'est qu'un alibi permettant de soustraire une centaine de salariés de la négociation en cours sur l'application de l'accord GEPP pour les agents non transférables de RDS. La précipitation voulue et imposée dans la négociation renforce ce sentiment. Le protocole proposé n'ayant pas de réel volet social, l'UNSA Groupe RATP devenu depuis peu Mobilités Groupe RATP ne signera pas un accord n'apportant rien de plus qu'une décision unilatérale. Notre signature a une valeur que l'entreprise méprise à notre grand regret.

LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.-

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les représentants du CSEC,

Nous avons pris connaissance du projet de création d'une filiale d'ingénierie Bus au sein du Groupe RATP. Ce projet présente quatre ambitions stratégiques :

- 1. Préserver et consolider les expertises techniques issues de la BU RDS.*
- 2. Mettre ces compétences au service des clients internes et externes.*
- 3. Répondre à l'ouverture à la concurrence en distinguant ingénierie et exploitation.*
- 4. Maintenir l'influence du Groupe RATP dans les instances professionnelles et la chaîne de valeur du secteur Bus.*

Sur le plan organisationnel, ce projet implique la transformation d'une partie de la Directions de la Maintenance en filiales juridiques (SASU) rattachée à RATP Participations, avec environ 98 à 99 postes transférés début 2026.

Cependant, nous exprimons nos réserves sur plusieurs aspects de ce projet :

- L'absence de business plan et la seule présentation d'un chiffre d'affaires prévisionnel nous semblent insuffisants pour garantir la viabilité économique de cette filiale.*
- Les garanties concernant l'appartenance des salariés à cette filiale sont inexistantes, voire contradictoire avec les propos tenus lors des audiences syndicales, ce qui pourrait entraîner des risques psychosociaux importants pour les salariés concernés.*
- La négociation de ce protocole a été particulièrement difficile et insatisfaisante pour notre organisation syndicale.*

En conséquence, nous considérons que le projet tel qu'il nous a été présenté ne peut convenir à notre organisation syndicale. Nous attendons des garanties supplémentaires sur la stabilité et la sécurité des salariés concernés, ainsi qu'une clarification sur les objectifs économiques de cette filiale.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Monsieur TURBAN ?

M. TURBAN.- J'ai des remarques et des questions.

J'ai transmis une interrogation parce que le dossier a été envoyé au CSEC avant que le dialogue social soit terminé. C'est étonnant. En général, on attend que le dialogue soit fini.

Dans le document, vous évoquez l'article 33 et de volontariat. On sent une volonté d'imposer, de ne pas trop donner le choix aux agents concernés, puisqu'il n'y a plus de postes équivalents dans l'entreprise pour les intégrer. Il est compliqué de dire aux agents qu'ils ont le choix et de ne pas proposer un poste équivalent dans les autres départements.

Concernant la filiale, on n'a aucune indication sur les conditions de travail. Les agents ont des conditions de travail aujourd'hui. Sur la filiale, c'est la nébuleuse complète, rien n'a été indiqué dans les documents. Il est perturbant de ne pas savoir comment se projeter dans cet avenir.

Sur la pérennité de la filiale, il y a très peu de choses. Les perspectives ne sont pas actualisées aujourd'hui. C'est inquiétant et source de risque psychosocial pour les agents qui la rejoindraient.

Il manque la pyramide des âges, qui a pourtant été demandée maintes fois en audience et en multi syndicale.

Comment s'intègre ce dossier dans la GEPP bus pour les agents non transférables actuellement ? Comment ce dossier est-il intégré dans ce dossier parallèle ? On avait demandé un décalage du calendrier pour avoir une homogénéité de traitement. S'il y avait un volet social mieux-disant pour la GEPP bus, il faudrait que les agents concernés par cette filiale en bénéficient, même après coup puisqu'ils sont intégrés dans le périmètre des effectifs concernés.

J'ai une interrogation sur la représentation du personnel. Aujourd'hui les agents sont chapotés par le CSE 1 qui n'existera plus en 2027. C'est la nébuleuse concernant la représentation du personnel de cette filiale, entre autres s'agissant de la CSSCT de la filiale créée.

Concernant l'attachement de la filiale, les agents sont aujourd'hui répartis sur les deux sites de LYBY et Championnet, mais on n'a aucune vision. Il est étonnant de créer une filiale et de laisser les agents répartis sur deux sites. On n'a aucune vision de l'avenir. Seront-ils regroupés demain, et à quel endroit ? Cet élément devrait être annoncé aux agents avec le volontariat. S'ils sont à LYBY et qu'ils doivent aller à Nanterre parce que la filiale y trouve des locaux, il serait bien de leur communiquer l'élément pour leur permettre de prendre une décision. Il y a un manque d'éléments forts pour pouvoir se positionner.

Deux éléments m'interpellent. En page 26, vous dites que "un cadre social plus favorable que la convention collective Syntec sera mis en place au sein de la filiale dès lors que les seuils d'effectifs permettront de mener une telle négociation". Quel seuil évoquez-vous ? Il serait intéressant de le préciser.

Quant à l'accès à la cantine, j'imagine que vous parlez de restauration d'entreprise, mais à quel prix ? Ces éléments pourraient être communiqués aux agents. Je ne suis pas sûr qu'ils sachent qu'ils ne seront peut-être plus subventionnés comme ils le sont aujourd'hui.

Il manque du factuel pour que les agents qui pourraient être volontaires puissent se positionner sur cette future filiale.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres interventions ?

Monsieur DAILLY ?

M. DAILLY.- J'ai un certain nombre de questions à poser sur le dispositif d'accompagnement du changement. Je ne reviendrai pas sur les perspectives économiques qui, selon moi, mériteraient d'être complétées à ce stade. Les éléments communiqués ne permettent pas de se positionner sur l'avenir de cette filiale à moyen terme. C'est une vision à court terme, or il serait bien d'avoir une vision qui va au-delà du très court terme sur ce type de projet.

Sur le dispositif d'accompagnement du changement, ma première interrogation porte sur le plan de développement des compétences. Vous serait-il possible de nous préciser quels domaines de compétence ressortent dans ce projet et nécessiteraient d'être développés selon les profils des salariés concernés par ce projet ?

Avez-vous établi un budget de formation pour couvrir les besoins sur ce projet ? Cela ne figure pas en tant que tel dans le dossier. À première vue, j'ai regardé le catalogue de formation annexé au dossier. On y voit des formations qui vont de quelques heures à quelques jours selon les sujets. Est-ce à la hauteur des ambitions de ce projet et des besoins que vous auriez identifiés en termes d'accompagnement des salariés ?

Je reviendrai aussi sur les mises à disposition. Il y a deux aspects, la mise à disposition d'une part, et la possibilité donnée aux salariés qui le souhaiteraient de faire des mobilités *via* une convention tripartite des mobilités d'autre part. Un aspect n'est pas cohérent. Il y a une période probatoire de trois mois dans le cas des mises à disposition mais il n'y a pas de période d'essai dans

celui d'une mobilité. Il y a une incohérence entre les deux façons d'intervenir dans cette société puisqu'étant mis à disposition, on a une période probatoire, mais on n'a pas de période d'essai étant en mobilité. N'y a-t-il pas une incohérence qu'il faudrait corriger ?

Sur LYBY, pourriez-vous être précis sur les conditions de renouvellement des mises à disposition ? Je n'ai pas compris si les possibilités de renouvellement sont limitées dans le temps ou pas. Ce n'est pas clair dans le dossier.

Enfin, pour votre information, il faudrait mettre à jour le modèle de convention mobilité tripartite qui est annexé. Il y est fait référence à Pôle emploi qui n'existe plus. De plus, ce modèle a fait l'objet d'une adaptation dans le cadre des discussions qui ont eu lieu sur la mobilité des maîtrises et des opérateurs. Il serait pertinent d'annexer le dernier modèle qui met à jour tous ces aspects.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- On voulait revenir sur la mise à disposition. On a été étonné du fait que l'on n'apporte pas aux salariés de garantie sur un délai minimum, sachant qu'un chiffre d'affaires garanti est annoncé pour la première année 2026. On ne garantit pas aux 99 salariés transférés de rester la première année. Ont-ils tous la garantie d'avoir *a minima* un an de mise à disposition, ou l'intention est-elle de se séparer d'un certain nombre de salariés au bout de quelques mois ?

M. CARTIER.- Je vous remercie de vos retours. Je suis en charge de la mise en place de cette filiale. J'ai noté des questions autour du business plan et d'autres autour du statut des agents. C'est en lien car c'est l'activité qui génère la présence des agents.

Pour répondre à la dernière question, on bénéficie la première année du chiffre d'affaires généré par le contrat IDFM *via* l'EPIC. Il n'est pas prévu de demander immédiatement à des agents de quitter la filiale durant la première année. On ne force pas. Néanmoins, il faut être clair, vous avez fait référence à la GEPP générale. Le fait est que l'activité va baisser. Si un agent trouve une solution de reclassement et qu'il n'y a pas de pérennité d'activités, on ne le retiendra pas non plus, mais ce sera une mobilité et pas une initiative de la filiale de mettre fin au contrat au cours de la première année. La question de l'activité se posera réellement après la première année, la fin du contrat de référence et la disparition de RDS.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y avait deux questions. M. BOUZOURENE est très précis dans les mots qu'il utilise. Il y a une notion de garantie. Pendant la première année, l'activité correspond à un besoin de 99 personnes. Cela garantit l'activité pour 99 personnes. Si nous passons à la garantie individuelle, il peut arriver qu'il y ait des accidents dans la relation de travail entre un employeur et un salarié, indépendamment du fait que c'est dans une filiale, dans l'EPIC ou un projet. Nous n'allons pas nous engager à ne pas traiter d'éventuels problèmes dans la relation individuelle.

J'apporte cette précision, la garantie d'activité correspond à 99 personnes, mais il y a par ailleurs la vie de la relation contractuelle entre l'individu et son management.

M. BOUZOURENE.- J'entends ce que vous dites, Monsieur AGULHON, mais aujourd'hui des salariés travaillent dans le même domaine, ils feront la même tâche. On ne voit pas les raisons... Sauf faute, mais un traitement disciplinaire serait alors appliqué. Lors de la négociation du protocole, on avait demandé qu'une prime ou quelque chose de conséquent soit versé pour un départ dans la première année. On a senti que personne ne voulait s'engager. À partir du moment où on ne peut pas obtenir d'engagement sur quelque chose qui est garanti, on se demande si l'ensemble des salariés sera conservé.

Par ailleurs, on nous parle d'une garantie sur un an, mais il est prévu une continuité de service dans le contrat IDFM. Je pense que c'est quand même le domaine de la filiale. C'est un projet qui prévoit 2 ans et demi. Est-ce estimé entre 16 et 20 M€, auquel cas ce ne sont plus les montants qui nous avaient été présentés ?

Le projet aurait pu être monté plus tard. Il n'y avait pas une telle urgence si on avait la garantie de la continuité de service de RDS. On a été pressé dans la négociation, on nous a fait comprendre qu'il y avait une urgence vitale à signer pour être opérationnel à partir du 1^{er} janvier. Quand on lit le contrat Île-de-France Mobilités, on a le sentiment que l'on nous a pressés...

M. CARTIER.- Vous avez bien lu le contrat Île-de-France Mobilités. La continuité de service concerne une partie de l'activité qui va être portée par la filiale mais seulement une petite partie. La grande majorité de la continuité de service porte sur les systèmes d'information existants dans l'EPIC, que l'on doit faire perdurer. C'est essentiellement le SAE mais aussi des systèmes qui ne sont pas dans le périmètre de la filiale. Ce qui est dans le périmètre dans la filiale et qui est inclus dans la continuité de service, ce sont les fins de projet, pour Bus 2025 notamment. On chiffre cela, ce sont quelques millions. Il s'agit peut-être de 20 %. C'est une petite partie de l'activité actuelle du périmètre de la direction de la maintenance à qui on propose le transfert.

M. LE SECRÉTAIRE.- Ce n'est pas le dossier que j'ai le plus travaillé, je m'en excuse, mais j'ai quelques interrogations d'un point de vue économique. On n'a pas le business plan, on nous dit que tout est garanti pour 2026. Ce travail a été fait par la RATP EPIC. On est en train de retirer de la substance de la RATP au profit de la filiale. D'un point de vue économique, quel est l'intérêt de la manœuvre ?

Ensuite, je vois qu'une partie du contrat IDFM sera peut-être traitée par la filiale. Cela me pose un problème de périmètre contractuel. Le contrat Île-de-France Mobilités dépend de l'EPIC et pas de la filiale. J'aimerais savoir si on peut contractuellement transférer une fonction de l'EPIC vers une filiale. Cela me paraît rocambolesque. On a peut-être le droit de le faire légalement. Je m'interroge.

Pour résumer, il n'y a pas de business plan et je veux savoir combien de flux sont transférés de l'EPIC vers la filiale parce qu'on n'a pas la réponse. J'aimerais connaître la masse salariale globale transférable. Ce sont de vraies questions dont je ne vois pas les réponses. J'ai interrogé mes collègues de la Commission économique qui n'ont pas eu de réponse, et mon RS qui a posé la question sans en obtenir.

M. LE PRÉSIDENT.- Cela étant, nous n'avons pas laissé M. CARTIER répondre à la première question que nous tirons des conclusions rapides sur le fait que nous n'avons pas de réponse. Nous allons le laisser terminer.

M. CARTIER.- L'intérêt de créer la filiale dès 2026 était de pouvoir lancer les processus de réponse à appels d'offres. En 2026, une grande partie du travail confié à l'EPIC sera déléguée à la filiale, ce qui ne pose pas de difficulté. Tant que l'on est EPIC, on n'a pas le droit de répondre à des appels d'offres à l'extérieur. Vous l'avez dit, il est important d'être une filiale pour séparer les choses. Pour répondre à des appels d'offres, il faut être une filiale. Pour avoir de l'activité en 2027, il faut répondre à des appels d'offres en 2026. Il est donc important de créer la filiale dès 2026 pour s'organiser. Sinon on aurait attendu 2027 pour répondre à des appels d'offres et on aurait eu des affaires seulement en 2028. On n'aurait pas pu maintenir les compétences en 2027. C'est un passage de relais lancé en 2026-2027.

Le chiffre d'affaires embarqué avec les 100 personnes est d'environ 10 M€. Vous parliez de la continuité de service, c'est peut-être 3 ou 4 M€. Il y a une vraie chute d'activité. Au début, cela pouvait même être zéro. Les projets et la nécessité de continuer l'activité étant ce qu'ils

sont, la chute sera moins brutale. On se cale encore avec IDFM. Ce sont des sujets sur lesquels on n'a pas toutes les réponses de notre côté, c'est la raison pour laquelle on n'a pas pu vous communiquer tous les chiffres. Aujourd'hui, IDFM ne s'engage à rien de particulier avec nous, alors que l'on compte beaucoup sur de l'activité que l'on fait pour eux et qu'ils doivent reprendre demain. On cite à chaque fois le fait que l'on achète, que l'on entretient et que l'on gère les bus. L'entretien sera dans les DSP, mais la gestion des actifs et des centres bus était faite par l'EPIC RATP, et sera de la responsabilité d'IDFM. On leur dit que l'on a des compétences, et qu'ils pourraient nous confier des missions au-delà. On n'a pas de réponse pour l'instant, cela reste prospectif.

La sous-traitance à la filiale, c'est possible. On l'a déjà fait.

M. LE SECRÉTAIRE.- Vous êtes en avance de phase.

M. CARTIER.- C'est un an. On n'est pas en train de créer une filiale pour faire de l'activité avec des perspectives pendant x années. C'est une anticipation pour que ce passage de relais soit le plus doux possible, ou le moins dur possible.

Concernant les conditions de travail, tous les agents article 33 détachés conservent leurs conditions de travail, les RTT, les congés, les systèmes d'information internes, la carte de service. À partir du moment où on garde la carte de service, on a accès à la restauration d'entreprise dans les conditions actuelles en tant qu'agent. Il n'y a pas de dégradation.

M. LE SECRÉTAIRE.- Et même le CE.

M. CARTIER.- Oui. On conserve tout. On a choisi de ne pas lancer des déménagements en même temps que la création de la filiale parce qu'en 2026, on est dans la continuité. Il faut se laisser du temps pour voir de quelle façon les projets prendront le relais de l'activité historique de l'EPIC, avant de mettre en place l'organisation et les locaux les plus adéquats. On reste dans la continuité de LYBY et Championnet.

Dans le plan de développement des compétences, il y a des formations autour du nouveau contexte. L'expertise existe aujourd'hui, on la conserve, elle s'entretient *via* des formations professionnelles.

On veut insister sur le nouveau contexte : savoir répondre à un appel d'offres, savoir traiter une affaire. Une fois une affaire gagnée, on n'agit pas de la même façon qu'aujourd'hui, sachant que l'on est garant d'un process éternel pour l'EPIC en tant que gestionnaire. En l'occurrence, on répond à une commande. Il faut livrer un livrable au bout de quelques semaines ou mois en ayant respecté les plans de charge et en répondant bien à la question du client. C'est un peu différent. C'est là-dessus que l'on formera. On a prévu un budget complémentaire à la formation actuelle autour de 100 000 €.

M. DAILLY.- Pour combien de personnes ?

M. CARTIER.- On est une centaine, mais elle ne sera pas suivie par tout le monde la première année. C'est quand même significatif.

Sur la période probatoire, ce n'est pas ce que l'on voulait dire dans le texte. Il n'y a pas de période probatoire pour un MAD. Conformément aux statuts, la filiale comme l'agent peut demander à mettre fin à la MAD. Il y a un préavis de trois ou quatre mois, cela dépend des circonstances. C'est ce que l'on a voulu dire.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est plutôt "prévenance" que "probatoire".

On peut donner la pyramide des âges.

M. CARTIER.- Elle est dans le dossier complémentaire transmis à la Commission économique. Elle doit être en annexe.

M. LE SECRÉTAIRE.- Cela a-t-il été transmis à l'ensemble des élus ?

M. LE PRÉSIDENT.- MM. DAILLY, BRILLAUD, SARDANO et BOUZOURENE.

M. DAILLY.- Je reviens sur le volet économique. Je suis un financier, les aspects économiques m'interpellent. Je comprends qu'il y a une masse salariale d'environ 10 M€. Aujourd'hui, on avance dans le dossier un chiffre d'affaires à hauteur de 5 ou 6 M€ si on intègre CAP, RATP Dev, et un potentiel chiffre d'affaires que l'on gagnerait sur un marché pour lequel on n'a pas d'expérience. À ce jour, on n'a pas une visibilité claire sur l'équilibre économique de cette filiale. C'est très inquiétant. Je comprends qu'on l'a à très court terme, jusqu'à fin 2026, mais qu'il y a une zone d'incertitude après.

Je ne vous cache pas qu'il est difficile, de mon point de vue, de se positionner sur un projet de filiale sans avoir une forme de sécurité sur l'équilibre économique à moyen terme, sauf à intégrer d'autres hypothèses inconnues à ce stade.

M. LE PRÉSIDENT.- C'était plutôt une observation qu'une question.

Monsieur BRILLAUD.

M. BRILLAUD.- C'est la même question. On n'a qu'un chiffre d'affaires approximatif sur plusieurs années. En l'absence du business plan de la filiale, comment et qui allez-vous démarcher pour obtenir des contrats pour cette nouvelle filiale en France et à l'étranger ? Le métier existe chez tous les opérateurs. Comment allez-vous démarcher des contrats dans un périmètre concurrentiel ? Où allez-vous investiguer ?

M. SARDANO.- Je n'ai pas de questions, ce sont des constats. J'entendais différentes déclarations et prises de parole au départ, et j'ai retrouvé des éléments sur lesquels je veux intervenir au nom de l'UNSA. C'est donc largement partagé.

On a parlé du dialogue social précipité. Vous dites qu'il faut faire cela en janvier 2026 et que c'est urgent. On connaissait déjà la date de l'ouverture à la concurrence depuis quelque temps. Au CSEC, on s'est mis en ordre de marche depuis longtemps pour anticiper et éviter de pleurer.

L'UNSA a fait des propositions durant la "négociation". Aucune n'a été retenue. Il y a un vrai problème. Au-delà de la réalité économique et de l'installation d'une filiale indépendante pour permettre d'avoir des marchés, comme l'a dit M. CARTIER tout à l'heure, ce à quoi il n'y a pas d'argument à opposer, il y a quand même un phénomène. En ce moment, on discute de la GEPP pour les non transférables de RDS et entre autres du CSE 1 puisque ce sont des fonctions support centrales, mais aussi du CRIV, du NEF, et donc de la direction de la maintenance qui en faisait partie, sans savoir jusque quand. Si la filiale est créée en janvier 2026 et qu'il y a un accord GEPP entre-temps, ce dernier s'appliquera-t-il aux agents qui seront toujours dans le périmètre ? Cela pose un vrai problème.

Notre demande est claire, M. TURBAN a la même. S'il y a un accord GEPP pour les non transférables, les personnes potentiellement de retour dans un CSE, peut-être le CSE 1, seront parties, n'auront pas eu le bénéfice de l'accord GEPP et n'auront rien en revenant non plus puisqu'elles n'auront pas été présentes au moment de cet accord. On a demandé que l'accord GEPP soit rétroactif et s'applique à date à l'ensemble des personnes qui font partie du CSE 1 et des effectifs non transférables. Cela a été refusé. Vous avez proposé un protocole qui n'apporte rien en dehors des règles statutaires. C'est aussi une forme de mépris vis-à-vis des organisations syndicales et de leur signature. Le mot est fort mais le mépris des organisations syndicales a été évoqué dans la précipitation du dialogue social. Je n'ai jamais vu cela.

Quand on a été dans des situations telles que celle-ci qui passe en séance très tôt, on nous a présenté un projet de création, ainsi que le projet de protocole soumis à signature mais aussi la décision unilatérale de l'employeur dans le cas où le protocole ne serait pas signé. En l'occurrence, on nous met le protocole, sachant qu'il ne sera pas signé. On aurait peut-être pu voir des différences entre cette proposition de protocole et ce que l'entreprise aurait décidé de faire en moins en cas de décision unilatérale. Cela dit, étant donné qu'il n'y a pas de plus, il serait difficile d'en retirer.

C'est problématique du dialogue social. Cela inquiète beaucoup les agents du CSE 1 entre autres et notre organisation syndicale sur la manière dont sera organisée la GEPP. On n'est jamais d'accord sur les chiffres. IDFM disait qu'il y avait 517 personnes non transférables. Depuis, il y a eu des mobilités et des départs à la retraite, ce chiffre vit. Il y en aura certainement moins, pour autant une centaine de personnes sortiront de cet accord sans forcément avoir de perspectives dans un an et demi ou deux ans. On en revient à l'aspect économique du projet, il manque des éléments économiques.

Vous le dites, il y a trois composantes dans votre activité, une composante interne avec CAP et RATP Dev, les futurs clients internes, il y a IDFM qui reste une interrogation, et les autres projets possibles. Bus 2025 arrive à son terme, il y a une trentaine de personnes sur cette activité. Dans la perspective économique de Bus 2025, y a-t-il une possibilité de marchés extérieurs ? On ne le sait pas.

Page 7, vous mentionnez que vous avez réalisé une analyse de marché. On aurait aimé avoir des informations. Y a-t-il des concurrents ? Quels sont-ils ? Y a-t-il un chiffre d'affaires sur ce marché qui est connu ? Y a-t-il des possibilités de développement ? J'ai entendu dire que les concurrents avaient eux-mêmes des compétences en interne. Quand ils répondront à des appels d'offres d'exploitation, ils seront capables de venir avec leurs experts. Est-il possible d'avoir du marché en dehors de CAP et de RATP Dev ? On n'a pas tous ces éléments économiques. Aujourd'hui, on fait des choses en interne, cela coûte la masse salariale. Demain, elle sera prise en charge par la filiale. En revanche, il y aura une facturation vis-à-vis de CAP et d'IDFM, mais on ne dispose pas de tous ces éléments qui permettent de voir la balance entre les recettes, les dépenses, les charges. Du coup, il est impossible de se prononcer.

Il va toutefois falloir se prononcer en votant, et vous nous dites que l'on n'a pas de perspectives en 2027. C'est très risqué. Vous saisissez finalement l'occasion de créer une filiale sur des motifs justifiés, qui vous permettent en réalité de sortir une centaine de personnes de la GEPP et d'un dialogue social qui doit être plus solide que ce qu'il a été.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- Je n'ai pas de questions, c'est un constat. On nous a vendu le projet comme une chance pour les salariés qui seraient intégrés à cette filiale. En réalité, vous sortez une centaine de personnes de la GEPP. Avec le contrat Île-de-France Mobilités et la continuité de service, vous ne prenez aucun risque, il fallait occuper ces salariés. Un certain nombre de salariés du CSE 1 ne sont pas transférés et devront être recasés dans l'entreprise. Cela prendra du temps. Économiquement, l'EPIC ne prend aucun risque aujourd'hui, même en s'engageant dans une filiale, parce qu'il aurait fallu du temps pour recaser tous ces salariés.

La négociation a été bâclée. Ce n'est pas votre faute. On ne vous a pas donné les moyens de négocier et les mandats pour le faire. On a eu un échange en multi sans réponse sur l'aspect financier, c'est la première fois que je vois cela en multi. Aujourd'hui, vous faites une prolongation de 3 ans suite à la demande qu'on vous a adressée de repousser la première mise à disposition à 3 ans.

Dans la pyramide des âges, 63 % des salariés ont plus de 45 ans. On aurait voulu savoir combien sont en CDI et statutaires, ainsi que l'ancienneté de régie. Il nous manque des éléments. Si on estime qu'ils sont 100 % statutaires, ils n'ont aucun intérêt à s'engager définitivement dans votre filiale parce qu'ils seraient plus pénalisés que les salariés transférés à RDS. Ils perdraient le régime des retraites, le calcul sur les six derniers mois, s'ils se faisaient embaucher dans la filiale, il faudrait qu'ils démissionnent.

M. LE PRÉSIDENT.- À 90 % les personnes vont partir en MAD.

M. BOUZOURENE.- Je parle d'après parce qu'à un moment elles devront prendre une décision : rester dans l'entreprise ou revenir à l'EPIC. On ne voit pas d'intérêt pour ces salariés de s'engager dans la filiale, sauf s'ils sont contractuels.

M. LE PRÉSIDENT.- Vous pensez que nous nous imposons la contrainte de faire une ingénierie de filiale juste pour retirer 100 % de l'accord GEPP. J'espère que ce sont seulement des arguments de séance parce que cela ne vaut pas le coup de passer des mois de réflexion et de travail uniquement pour fabriquer un tel artifice. D'ailleurs c'est un fantasme parce que les salariés restent affectés à l'EPIC et au central bus.

S'il doit y avoir des négociations, il est possible qu'elles soient réintroduites. Je comprends que nous ne puissions pas nous engager tant que la négociation n'est pas finie, mais il faut arrêter de fantasmer. Il y a dans l'entreprise un savoir-faire assez formidable menacé par l'ouverture à la concurrence. Des personnes s'attachent à essayer de le faire perdurer au bénéfice du Groupe et éventuellement de le faire rayonner en dehors de l'entreprise. Je vous saurai gré d'accorder le crédit aux porteurs du projet que l'intention est d'abord celle-là.

Toutes les questions que vous posez peuvent arriver ensuite, elles sont toutes pertinentes, il faut y répondre, mais nous ne nous donnerons pas la peine de construire un tel projet avec la seule intention de ne pas traiter socialement 100 personnes. La vraie question de fond est : comment s'y prend-on ?

Nous pouvons parler des démarches commerciales.

M. BOUZOURENE.- Je voudrais rebondir. On est des organisations syndicales. On a entendu le rapport lu par Mme AZEVEDO. Un grand nombre de salariés, qui vont peut-être s'engager dans cette filiale, sont inquiets. La négociation ne nous permet pas de les rassurer. Pour nous, c'est important. Vous voulez un engagement des organisations syndicales et que l'on explique aux salariés qu'ils peuvent y aller les yeux fermés mais vous faites un protocole serré, contraint, avec peu d'informations. On est obligé d'avoir toutes ces interrogations.

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'ai pas dit que vous n'aviez pas de raison d'avoir des interrogations, mais celles qui consisteraient à penser que nous avons manigancé un projet économique et stratégique pour évincer 99 salariés d'un traitement social, vous nous surestimez.

***M. LE SECRÉTAIRE.-** Il y a peut-être du fantasme, cela connoterait aussi une forme de plaisir, je ne sais pas. En revanche, je reviens sur les interventions économiques. Ce qui m'intéresse est la maquette budgétaire de 2026. Si on présentait en séance une maquette budgétaire sans rien, les élus nous demanderaient des comptes. Dans votre budget prévisionnel 2026, les comptes sont-ils équilibrés ? Pour l'instant, j'ai des doutes quand je vois la masse salariale qui part dans la filiale. La première maquette budgétaire 2026 est-elle équilibrée ? Ces éléments sont demandés par les "volontaires". Si la filiale crée déjà des pertes en 2026, je ne vois pas l'intérêt de la manœuvre.

M. CARTIER.- En 2026, il n'y a pas de problème. On emmène une centaine de personnes et le chiffre d'affaires de l'EPIC qui va avec. Cela ne pose pas de souci pour 2026. La question posée par M. DAILLY portait sur 2027. Début 2027, on a environ 10 M€ de masse salariale, dans la continuité, si on les a tous gardés mais on part de ce principe. Notre modèle nous dit que l'on aura 5 à 6 M€ de chiffre d'affaires hors IDFM si tout va bien. Comme c'est hors IDFM, il y a un trou. Ce sera plutôt 3 ou 4 M€. On n'est pas très précis. Je ne vous dis pas que tout est bien calé.

M. LE SECRÉTAIRE.- Les salariés article 33 transférés, la première année, vous continuerez à faire le travail, mais le déficit sera potentiellement de 5 à 6 M€ la deuxième année.

M. CARTIER.- Oui, mais IDFM va nous donner plusieurs millions, sans savoir précisément combien. Cela baisse le problème. Par ailleurs, on explique aux agents qu'il peut y avoir des retours à l'EPIC parce qu'il n'y a pas assez d'activité. Se pose la question d'inclure ces agents dans la GEPP, mais ce n'est pas l'objet de la présentation d'aujourd'hui. Il me semble que la question de la GEPP et de son périmètre n'est pas encore tranchée. J'ai compris que si l'on ne s'engage pas aujourd'hui sur ce que sera la GEPP de RDS, cela ne veut pas dire qu'il n'y aura rien pour les agents de la filiale. Personnellement, j'espère qu'il y aura des choses pour emmener les agents et pouvoir leur dire qu'ils restent dans le périmètre.

On s'est mis d'accord avec M. FAYE et la DRH Groupe sur le fait que cela doit être négocié au moment de ce dossier qui vient d'être lancé. Cela reste à discuter mais ce n'est pas exclu.

M. BOUZOURENE.- Pour l'instant, ce n'est pas garanti.

M. CARTIER.- Non, parce que cela n'a pas été tranché sur la GEPP.

M. GAUCHERY.- Sur les démarches commerciales et le marché, il est important de démarrer rapidement parce qu'il faut plusieurs mois pour répondre à un appel d'offres, gagner le marché et commencer à exécuter les prestations. Lors de l'étude de marché que l'on a faite, on a regardé le passé. Globalement, on estime que le marché d'AMO bus représente environ 35 M€ aujourd'hui. La RATP en tant que Groupe, avec ses compétences, pourra capter une partie de ce marché, en particulier sur des domaines où elle est très forte et crédible.

L'héritage de Bus 2025 sur la transition énergétique est un domaine où on voudra rapidement se déployer et répondre à des appels d'offres. Il faudra avoir des équipes dédiées à ce travail de réponse à appel d'offres. On y travaille pour démarrer rapidement, être lancé et créer ce carnet de commandes pour 2026, 2027 et au-delà.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour répondre à M. BRILLAUD, par qui sont passés les appels d'offres ? Pour quel type de marché ?

M. GAUCHERY.- Nos cibles sont toutes les autorités organisatrices, qui sont au nombre de 700 avec les Régions, les petites agglomérations. On va plutôt cibler les agglomérations importantes, les villes de plus de 100 000 habitants pour lesquelles une réglementation spécifique s'applique pour les projets de transition énergétique. Ce sera notre cible principale. On aura très vite besoin de les rencontrer sur les différents salons, de prendre rendez-vous et contact avec elles pour se faire connaître et répondre à leurs appels d'offres. Il y en a régulièrement. Il faut être présent, en veille sur le marché, être connu et avoir la capacité de répondre de façon régulière.

M. BRILLAUD.- L'équipe est composée de combien de personnes pour démarcher ces appels d'offres ?

M. GAUCHERY.- C'est le pôle dont on parle, environ quatre personnes y seront dédiées. Dans le cadre des réponses à appels d'offres, on a souvent un porteur qui fait appel à des contributeurs. Ce ne sont pas quatre personnes isolées dans un coin. Elles interrogeront les experts pour alimenter leur argumentaire et montrer notre savoir-faire pour gagner les appels d'offres.

M. BOUZOURENE.- S'agissant du contrat de continuité de service, vous aviez une garantie sur le financement 2026. Vous annoncez 3 ou 4 M€ pour CAP et RATP Dev. L'engagement d'IDFM est-il compris dans ces 3 ou 4 M€, ou avez-vous chiffré ce que cela peut engendrer ?

M. GAUCHERY.- Avec les autorités organisatrices, donc l'externe, le développement va prendre du temps et va croître. On a environ 1,5 M€ sur l'interne avec RATP Dev et CAP. En 2026, on est couvert par IDFM à hauteur de la masse salariale, environ 10 M€. En 2027, il restera probablement 3 à 4 M€ d'IDFM. On additionnera RATP Dev et CAP plus notre développement à l'externe. En 2027, on devrait être au moins à 6 ou 7 M€.

M. LE PRÉSIDENT.- Un entrepreneur fait beaucoup de suppositions.

M. SARDANO.- Vous avez évoqué mes fantasmes sur la gestion et la GEPP. J'ai 35 ans de régie. J'essaie de temps en temps de me rappeler des dossiers précédents et de ce qui a été fait. Ce dossier fait partie de la transition, si on n'était pas dans l'ouverture à la concurrence, la question ne se poserait pas.

On est dans une situation inconnue, inédite. Il ne faut pas s'interdire d'innover socialement. Quand vous dites : sur la GEPP, on espère que ce sera dans un autre dossier. Rien n'interdisait dans le protocole de dire que les agents seraient pris en compte dans le cadre de la GEPP et que ses dispositions leur seraient appliquées de façon rétroactive. C'était une demande forte de l'ensemble des organisations syndicales, qui n'a pas été retenue. On le regrette fortement. Il n'y aura pas de signature de notre organisation syndicale, mais j'ai cru comprendre que des autres non plus. Pour autant, les portes sont grandes ouvertes chez nous.

S'agissant du travail pour constituer la filiale, je ne veux pas minimiser la tâche, mais d'autres filiales ont été créées et nécessitaient la venue de personnes de différents secteurs. En l'occurrence, ce seront les mêmes personnes sur les mêmes activités et les mêmes compétences, dans les mêmes lieux. Seule la structure juridique change, et la partie commerciale qui est importante parce qu'il va falloir créer quelque chose de solide pour générer du chiffre d'affaires à l'extérieur. En fait, c'est seulement l'emballage qui change.

M. LE PRÉSIDENT.- Je pense beaucoup au dossier RES. Nous avons un savoir-faire qui est condamné à disparaître si nous le limitons au périmètre dans lequel il est exercé. Je trouve remarquable que des personnes réfléchissent à la manière de faire perdurer ce savoir-faire et fassent en sorte de donner un avenir professionnel à des salariés à qui il plaît de travailler dans le domaine de la transition écologique et de l'électrification des bus. Cela ne pouvant plus se faire dans le cadre historique, nous en cherchons un autre. Cela pose de nombreuses questions parce que, comme le cadre change, on ne peut pas se référer à l'existant. Je comprends qu'il y ait des questions et des inquiétudes. L'intention est d'adapter à un nouvel environnement notre savoir-faire qui est unique et qui ne peut plus être exercé dans le cadre historique.

M. LE SECRÉTAIRE.- J'ai une question d'ordre technique. Dans le dossier, il y a un projet de protocole, projet d'accord. Que se passera-t-il s'il n'y a pas de signature ?

M. FAYE.- En l'absence d'accord, on fera une DUE, comme cela a pu arriver dans d'autres projets. Ce qui changera par rapport au projet d'accord que vous avez, c'est l'extension de la proposition de la durée de la MAD, qui passera de 2 à 3 années dans la DUE. Elle sera donc mieux-disante sur ce point.

M. LE SECRÉTAIRE.- Pour résumer, si on signe c'est comme cela, si on ne signe pas c'est identique.

En attendant, le relevé de décisions n'est pas présenté aujourd'hui.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'y a pas non plus d'avis demandé aujourd'hui.

M. DAILLY.- Je réponds sur le développement des compétences commerciales. Concernant l'équipe qui sera chargée des réponses aux appels d'offres, il y a un volet développement des compétences. Pour moi, ce n'est pas qu'un problème de compétence, c'est aussi un problème d'expérience, celle-ci ne pouvant s'acquérir que par la pratique. Pour répondre à ce besoin, il n'y aura pas seulement une problématique de compétence mais aussi d'expérience. Avez-vous un vivier de personnes qui peut répondre à ce besoin ?

M. CARTIER.- Oui. Dans les équipes, des personnes ont déjà été mises à disposition article 33 chez Systra et ont déjà répondu à des appels d'offres. D'autres ont eu un parcours dans le privé dans ce domaine chez nos futurs concurrents. On a cinq ou six personnes, ce n'est pas négligeable. On a dit que l'on recruterait un responsable de réponses à appels d'offres. Il aura cette expérience parce que je suis d'accord, cela ne se décrète pas. Même après une formation, l'expérience est importante.

On montera aussi tout le monde en compétence par la pratique, en plus de la formation, avec les personnes qui en ont déjà fait.

M. BOUZOURENE.- Pour préciser la position de FO. On comprend le projet sur le fond, on le trouve intéressant, même pour les salariés qui vont rester dans leur emploi, dans les locaux. On trouve dommage la position de l'entreprise qui n'a pas mis une phrase sur la GEPP, parce que vous auriez pu avoir des signataires.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est l'intérêt d'avoir des échanges dans une instance que de partager ces éléments. On verra quelles conclusions en tirer.

Nous prendrons le temps de présenter ce dossier à la consultation que nous avons prévue le 29 juillet.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

2. Information LYBY 2025

Madame Delphine LALAU DESCHAMPS, responsable d'unité spécialisée – SDG/IMMO/CE IMMO

Madame Radofitia HAVY, cheffe de projet – SDG/IMMO/CE IMMO

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Le dossier a fait l'objet d'une présentation dans la commission présidée par M. DOMINÉ. Je lui cède la parole pour la lecture de son rapport.

M. DOMINÉ.-

 Rapport de la commission SSCT-C sur le projet LYBY 2025

Le dossier a été présenté par Mme Radofitia HAVY et nous l'en remercions. Le projet vise à réorganiser le site du LYBY.

Initialement, la baisse des effectifs de RDS avait été projetée en 2024 pour permettre l'extension de la BU TRAM et d'autres filiales telle CAP IDF.

Le calendrier relatif à l'entrée en concurrence du Réseau De Surface s'étant décalé, la baisse des effectifs a été reportée en 2025. Il n'a donc pas été possible d'agrandir la surface prévue pour TRAM et il a même été nécessaire de prévoir l'arrivée d'une équipe projet de transition de RDS. Dans le même temps, les effectifs de TRAM se sont développés.

A fin 2023, les demandes d'installations à LYBY concernaient plus de 350 salariés (TRAM, CAP IDF, RATP Consulting et RES). Parallèlement, les projets se développaient, telle la Fabrique Digitale (environ 90 personnes), et le projet NOISY+ pour lequel il était convenu d'accueillir plus de 150 salariés.

De son côté, la croissance de RATP DEV, liée au gain d'appels d'offres, a entraîné des demandes de places supplémentaires. Les discussions engagées en 2024 se sont conclues par la décision de délocalisation de RATP DEV, actée en mai 2025. La filiale occupera des locaux dans le 12^{ème} arrondissement.

De ce fait, les étages AB 3 et le 5^{ème} étage du bâtiment C seront libérés, ce qui permettrait de répondre à l'ensemble des besoins identifiés en réajustant les locaux et en tenant compte des besoins de synergie entre services à la suite des précédentes réorganisations (notamment pour les équipes de SFD, de SDG et de DEI).

Les contraintes et le cadre de travail ont été prises en compte.

- *Contrainte bâtiminaire, d'abord, en proposant un Rezoning, et en limitant au maximum les travaux dans le respect du capacitaire incendie par aile et par étage.*
- *Contrainte fonctionnelle ensuite, en libérant les espaces actés par le départ de RATP DEV et en identifiant les effectifs des directions jusqu'au début 2027.*
- *Enfin, des contraintes de planning, en lien avec le projet Noisy +, qui verra la libération complète du site de Noisy à la fin septembre 2025, et l'arrivée de plus de 150 salariés à Lyon Bercy.*

La méthodologie employée est celle de l'élaboration d'un méga zoning basé sur la projection des effectifs à fin 2026. Par la suite, chaque direction impactée a fait des demandes d'ajustement de zone, en lien avec ses réorganisations. Des ateliers ont été menés avec les directions pour apporter les ajustements nécessaires, dans le respect de la charte d'aménagement des espaces tertiaires.

Après réajustement, CAP IDF occupera le 3^{ème} étage des bâtiments A et B. L'étage ainsi libéré au bâtiment C sera occupé par DEI qui regroupera ses équipes.

S'en suivent, en cascade, de nombreuses relocalisations de service. Les transferts vont se dérouler en 8 vagues, et 3 typologies de travaux vont être réalisés :

- Ceux qui vont être réalisés en milieu occupé,*
- Ceux qui ne peuvent être réalisés en milieux occupés, et qui vont nécessiter que les équipes soient en télétravail ou en zone tampon (zone libérée par DRH au B7).*
- et enfin, les travaux qui peuvent être réalisés sans contrainte puisque la zone est libre de tout salariés.*

Les travaux commenceront semaine 34 pour se terminer à la mi-octobre, en semaine 43.

En accompagnement, chaque unité concernée par les transferts, devra nommer un relais déménagement, à qui sera expliqué le projet, et ce que l'on attend de lui.

Les zones inaccessibles seront identifiées et mises à jour. L'information des salariés se fera via le relais de déménagement. Un livret de déménagement au contenu pratique sera remis aux salariés, amenés à changer de secteur.

Les salariés aux besoins spécifiques seront accompagnés et la gestion de sites pourra mettre en place un accompagnement adapté.

Le télétravail sera fixé le vendredi car les déménagements, en eux-mêmes, auront lieu ce jour.

La liste des E.P.I devra être mise à jour et leur quota par étage devra être vérifié. La signalétique des étages devra également être mise à jour.

Enfin, il est précisé que la jauge capacitaire incendie totale ne changera pas.

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

Monsieur LARDIDI ?

M. LARDIDI.-

Les projets de transformation de la maison mère sont devenus une constante. C'est de façon périodique que l'on voit apparaître un projet après l'autre, dans un but qui, malheureusement, ne tend pas à améliorer le bien-être du personnel qui y travaille.

À l'UNSA Mobilité Groupe RATP, nous avons coutume de rappeler qu'il n'y a pas de fumée sans feu et que les décisions visibles aujourd'hui font partie d'un plan stratégique élaboré il y a bien longtemps.

Le projet LYBY 2025 vise à adapter l'organisation du bâtiment aux évolutions d'effectif et aux besoins croissants de regroupement, tout en limitant les travaux. Pourtant, il semble davantage répondre à des contraintes immobilières et budgétaires qu'à une réelle volonté de satisfaire les besoins humains et professionnels des salariés.

Le redéploiement prévu s'effectue dans un contexte de forte pression capacitaire, avec l'accueil de plus de 350 personnes supplémentaires (BU TRAM, filiales, Fabrique Digitale, Noisy+...), le report de la baisse d'effectif RDS, initialement prévue pour 2024 et étalée jusqu'en 2027, et l'ensemble des travaux à réaliser en milieu occupé, avec des impacts directs sur les conditions de travail.

Si le projet repose sur une méthodologie en trois étapes (méga-zoning, ateliers de direction, validation stratégique), l'UNSA Mobilité Groupe RATP s'étonne de l'absence d'une véritable concertation avec les organisations syndicales représentatives en amont, du manque de visibilité sur les critères de réaffectation des agents et d'allocation des espaces, et d'une logique descendante laissant peu de place à l'expression des besoins spécifiques des équipes.

Cette transformation de LYBY entraîne une multitude de travaux en milieu occupé. Ainsi, cinq équipes seront impactées, avec des chantiers pouvant durer jusqu'à sept jours ouvrés. Même avec la mise à disposition de la zone tampon au bâtiment B7, les conditions ne sont pas idéales. La plupart des agents devront donc recourir au télétravail. Preuve est faite que l'entreprise sait tirer avantage du télétravail lorsqu'il sert ses intérêts, excluant d'office la perte de productivité, comme le revendiquent les grands discours ministériels et certaines multinationales, telles que la Société Générale.

La salle de déconnexion actuelle est supprimée au profit d'un espace de "coworking". Le nouvel espace de déconnexion, relégué dans l'ancienne billetterie, semble moins adapté et moins accessible.

Nous constatons également une dégradation de certains ratios de postes classiques par résident. Plusieurs directions passent sous le ratio d'un poste classique par résident (ex. : RSF, DMC, COM). Si le ratio combiné X + Y est parfois supérieur à 1, il repose sur une flexibilité excessive des postes alternatifs, qui ne répondent pas aux besoins permanents de nombreuses équipes.

Avec huit vagues de transferts prévues entre juillet et octobre, le projet s'engage dans une course contre la montre, où le moindre retard dans les travaux ou dans la livraison de mobilier pourrait avoir des conséquences importantes sur l'organisation du travail. L'accompagnement prévu, bien que documenté (livrets, relais déménagement, affichages), restera théorique tant que la réalité du terrain ne sera pas confrontée à ces prévisions.

Pour rappel, la maison mère voit son personnel vidé durant la période estivale ; les mois de septembre et d'octobre sont particulièrement chargés car ils correspondent au retour de congés et au début de la période scolaire.

Face à ces constats, il est temps de ne pas répéter les erreurs passées en matière de communication, de relais d'information ou encore de montée des RPS induits par ces modifications obligatoires.

L'ouverture d'un espace de concertation paritaire en amont des décisions opérationnelles nous semble un point essentiel d'information, de partage, d'échange et de résolution des irritants.

Concernant la CSSCT, l'UNSA Mobilité Groupe RATP validera le suivi régulier lié à l'avancement du projet, incluant un reporting sur l'état d'avancement des travaux, les incidents et l'adaptation des conditions de travail.

Chaque agent devra se voir garantir un poste classique pour les directions à activité continue, comme les missions prévention du RER, SEM ou MTS.

De nouveaux espaces collectifs devront également voir le jour, certainement sur d'autres étages ou dans le restaurant d'entreprise, à l'instar de LYBY+.

Il restera enfin à prendre en compte la protection des salariés en situation de fragilité : anticiper et encadrer les situations particulières (mobilité réduite, TMS, grossesse...).

L'UNSA Mobilité n'est pas opposée à l'évolution des espaces de travail ni aux réorganisations nécessaires liées à l'ouverture à la concurrence ou au développement des filiales, mais ces transformations doivent se faire avec et pour les agents, et non contre eux ou à leur détriment.

Nous attendons une réelle prise en compte du facteur humain, dans un projet qui ne peut se résumer à un simple jeu de chaises musicales sur plan.

Pour l'UNSA Mobilité Groupe RATP, il ne peut y avoir de performance sans conditions de travail dignes et respectueuses de chacun.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame CASSOU ?

Mme CASSOU.- Quelques remarques, notamment sur le dialogue social. Je suis très surprise de voir cela à l'ordre du jour CSEC sans un dialogue social préalable. On ne peut rien remonter au niveau de nos collègues. Je ne partage pas la façon de faire. J'aimerais avoir une explication. Pourquoi cela passe-t-il directement au CSEC ?

Beaucoup d'interrogations notamment des collègues de D&I qui n'ont pas eu d'informations et n'ont pas participé aux groupes de travail, ceux du bâtiment B en tout cas. Ils ne sont pas informés d'où ils vont. C'est flou. Certains de D&I vont au R+1 du bâtiment C, d'autres au R+4 du bâtiment C. Nous souhaiterions avoir plus de détails sur le sujet, sachant qu'il n'y en a aucun dans le dossier détail.

J'aimerais avoir des précisions sur le type de télétravail prévu, sachant que ce n'est pas à la demande de l'agent et qu'il existe du télétravail ponctuel et du télétravail exceptionnel.

M. TURBAN.- Il y a eu quelque chose de similaire à Val Bienvenüe. Cela m'étonne, vous ne faites pas référence au baromètre Ça va. À Val Bienvenüe, il avait été pris en compte, des irritants étaient remontés par le personnel. Il ne doit pas y avoir d'irritants à LYBY parce que l'enquête que vous avez menée, qui faisait remonter des points positifs et des irritants, n'a pas été prise en compte.

Il y a des effectifs supplémentaires, mais on ne sait pas comment ils sont pris en compte. C'est particulier. Il est question d'équipes qui viendraient en zone tampon, mais on ne sait pas qui y passera, ni pour combien de temps, ni si cette zone aura la capacité de recevoir des équipes entières. Cela reste flou.

Enfin, il n'y aurait pas suffisamment de casiers individuels dans le futur.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur DAILLY ?

M. DAILLY.- Le tableau d'occupation qui figure dans le dossier nous paraît *a priori* incomplet. Les filiales n'y figurent pas. *A minima*, CAP Île-de-France devrait y figurer puisqu'elle prendrait la place de RATP Dev.

N'est pas évoquée dans le dossier la place occupée par les stagiaires, les alternants et les prestataires. LYBY emploie aussi ce personnel. Nulle part n'est évoqué ce sujet. On n'a donc pas une vision exhaustive du nombre de personnes qui travailleront sur Lyon-Bercy.

Ce projet sous-tend-il une augmentation éventuelle des effectifs qui travailleraient à Lyon Bercy par rapport à la situation antérieure à ce projet ?

M. LE PRÉSIDENT.- Je témoigne en tant que manager que le chiffre des effectifs qui occupent des postes de travail tient compte des CDD, CDI, prestataires, alternants et stagiaires.

M. DAILLY.- Il faut le mentionner.

Mme LALAU-DESCHAMPS.- Pourquoi seulement une information au CSEC ? Le CSEC est le lieu pour dialoguer puisque le dossier concerne plusieurs directions en même temps. Par ailleurs, on a travaillé avec DRH. On ne change pas les conditions de travail. Suite aux grands projets de transformation tertiaire, on a réajusté la charte d'aménagement qui est passée en consultation en 2023. Les conditions de travail des salariés ne changeant pas et la charte d'aménagement étant dorénavant notre bible pour les espaces tertiaires, le choix a été fait de passer en information au CSEC.

Sur les effectifs entrants et sortants, il n'y a pas d'inquiétude. Il y avait une hausse des effectifs d'à peu près 350 personnes, pas seulement à Noisy. Il y avait des demandes complémentaires. CAP Île-de-France s'étendait, RDS était dans une période de transition à la concurrence qui n'était pas prévue à l'origine, quand on a fait LYBY+. La BU Tram s'étendait aussi. Au sein de LYBY, des effectifs et

des directions augmentaient, d'autres ne diminuaient pas. Dans le cadre du projet Noisy+ qui a été partagé et soumis au dialogue social, une centaine de personnes devait dans la trajectoire métier de DEI et de DSI revenir à LYBY.

Pour répondre à tout cela, il fallait faire partir une direction. Le choix a été de faire partir RATP Dev, cela a été validé par le Comex. C'est à peu près l'équivalent en termes d'effectifs. RATP Dev compte aujourd'hui sur le 5^{ème} étage du bâtiment C avec la BU France et l'ensemble des plateaux A B au 3^{ème} étage. On compte entre 320 et 350 personnels de RATP Dev en comptabilisant les stagiaires, les alternants, les prestataires. C'est à somme nulle. Cela lève votre inquiétude. On réorganise parce qu'une direction part, sinon on était en situation de blocage.

Concernant les aspects du télétravail au moment des différents déménagements, c'est à la main du manager. Cela peut tout à fait être considéré comme de la prise de télétravail exceptionnel puisque ce n'est pas à la demande du salarié. C'est ce que l'on a toujours prôné avec la ligne managériale quand on a fait ce type de projet de réaménagement dans ces espaces.

Sur la livraison du mobilier et les vagues de déménagement, je vais laisser Mme HAVY vous expliquer.

Mme HAVY.- S'agissant des vagues de déménagement pour les personnes en zone tampon, dans le planning prévisionnel du dossier, quatre équipes sont impactées par la partie zone tampon (c'est hachuré en bleu). Il y a l'équipe de SUR, PTI, D&I qui se trouve aujourd'hui au 8^{ème} étage aujourd'hui, et l'équipe de DMC accessibilité et de D&I qui se trouve sur les étages du bâtiment A et B.

Mme LALAU-DESCHAMPS.- Par rapport aux questions, ce planning est établi en lien avec les travaux et l'approvisionnement de mobilier. En fonction de la quantité de réaménagement à faire dans certaines zones et des contraintes de travaux, on a élaboré ce planning de déménagement en conséquence. Quand les salariés reviendront dans leurs zones cibles, ils le feront selon les aménagements qui auront été ajustés en lien avec des ateliers.

Par ailleurs, comme souvent dans ce type de projet, il faut que l'on puisse travailler en amont pour pouvoir vous présenter un dossier social qui permet de voir comment les salariés arriveront dans les espaces. On travaille sous couvert du dialogue social avec des correspondants. On ne travaille pas seul à la direction de l'immobilier pour réaménager les zones. Il y a des correspondants dans chaque direction, ce sont souvent des relais qui connaissent bien le métier, les besoins et les effectifs. Ils travaillent avec nous.

M. LE PRÉSIDENT.- Je voudrais répondre à la question de M. TURBAN sur la prise en compte de "Ça va". Dans l'exemple que vous prenez, sauf erreur de ma part, deux grandes directions sont hébergées à Val-de-Fontenay : Infra et MOP. Il est simple d'avoir une réponse de l'enquête "Ça va" sur les implantations par direction. À LYBY, il y a beaucoup d'enquêtes "Ça va".

Je comprends que ce ne soit pas au niveau du projet présenté aujourd'hui que nous parlons de cette enquête. En revanche, nous sommes tous parti du rapport pour faire le travail avec les correspondants. Les directions ont plus ou moins de postes fixes par rapport à l'effectif total, elles ont plus ou moins d'apprentis. Au 7^{ème} étage, c'est l'acoustique pour une partie d'une branche, l'implantation et le fonctionnement de l'imprimante pour une autre, et la connectique téléphonique pour une autre branche du bâtiment. Nous l'avons pris en compte dans le travail effectué pour préparer le dossier et dans les réaménagements amenés à proposer pour accueillir la DRH siège qui est au 7^{ème} en contrepartie du départ de D&I.

Ce n'est pas parce que ce n'est pas indiqué dans le dossier que ce n'est pas un *driver* au niveau de chaque équipe qui a travaillé sur sa réimplantation. Nous avons tous les rapports.

Sur les casiers ?

Mme LALAU-DESCHAMPS.- Il y aura autant de casiers que d'effectifs affectés au bâtiment, et non pas de résidents. L'effectif, c'est l'ensemble des effectifs affectés au bâtiment... On considère qu'il n'y a jamais plus de 70 % de salariés simultanément dans les espaces, c'est prouvé et démontré tous les jours. Cela permet de connaître le nombre de résidents qui est de 70 % de l'effectif. On se partage les postes de travail, principe de l'espace dynamique, mais pas les casiers individuels. Il y a donc autant de casiers individuels que d'effectifs affectés au bâtiment. Les casiers sont mis à disposition selon ce principe.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame CASSOU.

Mme CASSOU.- Je me permets d'insister. Vous parlez de dialogue social, je le répète, il n'y en a pas eu. Rien ne vous empêchait de faire une multi d'information. Pourquoi ne pas avoir fait une ? On n'a pas demandé que des bilatérales. Je pense que c'était nécessaire.

Vous dites qu'il n'y a pas de changements de conditions de travail. Allez voir nos collègues et demandez-leur si elles ne changent pas. Cela dépend de ce que veut dire conditions de travail. Pour eux, cela change. La charte d'aménagement a changé. Je persiste, les conditions de travail changent. Nos collègues ne voient pas la chose de la même manière. Ils sont mécontents de ne pas avoir d'informations, entendez-le. La moindre des choses est de les informer et de les inclure dans les groupes de travail, ce qui n'a pas été fait. Je persiste dans l'idée qu'il manque du dialogue social.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour partager le témoignage d'un manager, les agents me demandent ce qui se passe depuis une semaine. Je leur réponds que je leur en parlerai après le 10 parce que le dossier passe en CSEC.

(Contestations)

Nous ne disons pas que c'est à cause du CSE, mais il y a un processus...

M. LE PRÉSIDENT.- Il faut attendre la multi d'information pour en parler. Néanmoins, le multi nécessite de travailler les dossiers avant et par conséquent de parler aux équipes. Les personnes qui disent ne pas avoir d'informations en auront. J'ai calé des réunions d'information pour les équipes du 7^{ème} étage à partir de cet après-midi. Elles en auront suffisamment pour que Mme HAVY et Mme LALAU-DESCHAMPS puissent encore prendre en compte quelques éléments que nous n'aurions pas vus.

Si les équipes vous disent qu'elles n'ont pas assez d'informations, c'est parce qu'elles savent qu'il y a un projet puisque les correspondants les ont interrogées et ont commencé à travailler le dossier avec elles.

M. LE SECRÉTAIRE.- J'entends que le CSEC est l'alpha et l'oméga de la RATP ! Je ne l'avais pas perçu sur l'ensemble de mes mandats. Si c'est le cas, je suis très heureux. C'est une nouveauté. Cela n'obère pas d'une intersyndicale d'information avant. On est informé officiellement au niveau des organisations syndicales, mais rien n'empêche...

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'ai pas dit que le CSEC m'avait interdit de faire une intersyndicale. Nous avons choisi un processus IRP puisque la partie dialogue social a déjà été traitée par le dialogue social que nous avons mené sur les chartes d'aménagement. Des modifications de la charte d'aménagement ont été faites avec le dialogue social préalable idoine. Cette dernière version de la charte est appliquée sur ce projet. Nous sommes dans la mise en œuvre qui concerne les instances représentatives du personnel, conformément au Code du travail.

M. LE SECRÉTAIRE.- On est d'accord sur le Code du travail. Dans cette maison, il est de coutume que les organisations syndicales soient conviées à une intersyndicale d'information au minimum, et qu'elles ne soient pas une instance de négociations. Je parle sous le contrôle des représentants syndicaux ici présents. Je pense que c'était une bonne méthode. Si on passe en direct, cela modifie un certain nombre de protocoles que nous avons tous signés. C'est un peu embêtant.

M. LE PRÉSIDENT.- Quel protocole ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Je rappelle que l'on n'est pas une instance de négociations.

Mme PASQUIER.- Ce n'est pas un sujet de négociation.

M. LE SECRÉTAIRE.- Jusqu'à présent, on a su faire un dialogue social, on essaie de se respecter les uns les autres. Les organisations syndicales sont en droit de demander au minimum une petite intersyndicale d'information. Je pense que cela manque un peu dans la trajectoire. Je me fais le porte-parole des RS.

Mme PASQUIER.- Petite rectification : les multi d'information ne sont obligatoires pas dans l'accord droit syndical.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je vous parle savoir-faire ou savoir être.

Mme PASQUIER.- Dans ce cas, ne dites pas que nous ne respectons pas l'accord signé. Le seul point sur lequel nous sommes obligés de faire une information auprès des organisations syndicales avant le passage en CSE est la GEPP.

Par ailleurs, il avait évoqué au cours de la séance du CSEC de mois de mai, lors de la présentation de la trajectoire immobilière, que nous ferions une présentation de ce point, notamment sur LYBY 20 25. L'information est bien passée à ce moment. Il n'y a pas eu d'autres demandes d'intersyndicale, si tel avait été le cas, nous en aurions organisé une.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN.

M. BAZIN.- Le savoir être et le savoir-vivre existaient auparavant dans l'entreprise, en tout cas à l'EPIC RATP. Il fut un temps où c'était une doctrine. On a compris que le choix est fait aujourd'hui de rester *stricto sensu* sur ce que permet le droit syndical. Cela n'interdit pas d'être plus intelligent que ce que l'on peut lire dans de nombreux papiers. Si on peut faire bien et mieux, pourquoi s'en priver ? Telle est notre question en réalité.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- A la RATP, on aime bien les us et coutumes, Madame PASQUIER, et vous les oubliez.

Mme PASQUIER.- Je n'en doute pas. Je rebondis sur le fait que ce n'est pas prévu dans l'accord.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a deux registres. Dans les interventions, il y a un savant mélange. M. SARRASSAT sait bien manier à la fois les us et coutumes et la règle. Déborah répondait à l'interpellation de M. SARRASSAT qui laissait penser que l'on ne respectait pas les protocoles. Or, ce n'est pas juste. Il y a ensuite eu une interpellation sur les us et coutumes et la culture de dialogue social. On note et on réfléchira pour les prochaines fois.

M. LE SECRÉTAIRE.- Je suis certain que vous regrettez déjà de ne pas l'avoir fait.

M. LE PRÉSIDENT.- J'apprécie qu'on me laisse dire ce que j'ai envie de dire sans essayer de me faire dire des choses que je n'ai pas envie de dire. Merci.

Mme LALAU-DESCHAMPS.- Par rapport à la CSSCT, j'ai noté votre intervention. On reviendra faire un bilan après le remembrement de LYBY. Il n'y a pas de problème, on se tient à disposition au sein de la direction de l'immobilier.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- On aimerait que ce soit présenté aux organisations syndicales.

Mme LALAU-DESCHAMPS.- On note votre demande.

M. LE PRÉSIDENT.- Cette fois, la demande a bien été exprimée. Merci.

Cela conclut notre ordre du jour de la matinée. Je propose de nous retrouver à 14 heures.

La séance, suspendue à 12 heures 10, est reprise à 14 heures 08.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

3. Information et consultation sur le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 entre la RATP et Ile-de-France Mobilités

Madame Bérénice FERREIR, du Cabinet SECAFI

Madame Isabel BARBOSA, directeur de département – SFD/DDRI

Madame Pascale COMLAN-CATARIA, responsable de mission -SFD/DDRI

Madame Juliette EL YACOUBI, contrôleur de gestion – SFD/DDRI

Madame Azélie QUILLET, contrôleur de gestion – SFD/PPE/SCF

Monsieur Jean-Yves LECLECRQ, directeur financier – SFD/DIR

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai une question de méthode. Comment souhaitez-vous pratiquer ? Nous enchainons les présentations du contrat IDFM, puis du budget, puis du PQI avant de voter, ou fait-on un vote sur le contrat IDFM, puis un autre sur le budget...

M. LE SECRÉTAIRE.- On séquence. Il n'y a pas eu de Commission économique au vu du délai contraint. Les débats doivent donc se passer en séance. Je pense qu'il faut laisser la place aux débats et séquencer la présentation à deux voix, celle de notre cabinet expertise et le corollaire de l'entreprise. On ne peut pas avoir de longs tunnels sans aucune intervention des élus.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur TURBAN.

M. TURBAN.- Je voulais rebondir. On reçoit des documents importants pour l'avenir de l'entreprise et volumineux tardivement, on ne peut pas en prendre connaissance. Il est compliqué d'avoir des débats *in situ* quand des documents sont réceptionnés quelques jours avant la séance. Il faudrait améliorer la situation pour l'avenir. Il y a un règlement intérieur et des délais pour l'envoi des documents. Ce n'est pas un sujet anodin.

M. LE PRÉSIDENT.- Je prends cette remarque pour l'entreprise. Dans le cas particulier, nous sommes un peu dépendant du processus de négociation et de décision d'IDFM. Cela peut vous paraître étrange, cela se discute jusqu'au dernier moment. Si nous voulons proposer des documents qui reflètent la réalité de ce qu'il y a à soumettre à l'approbation de l'instance représentative du personnel, nous trouvons un juste équilibre entre la complétude du document, sa précision, son exactitude au regard des derniers débats et le délai de consultation. Nous avons tous reçu les documents au même moment, je conviens que cela laisse peu de temps pour en prendre connaissance.

M. LE SECRÉTAIRE.- Tout dépend de ce que l'on veut faire de l'instance. Si on passe 15 jours après le passage au Conseil d'administration d'IDFM et le Conseil d'administration, ce qui n'est pas prévu au règlement intérieur du Conseil d'administration, cela dévalue le rôle du CSEC. Chaque fois que l'on a reçu une partie du contrat, on a toujours eu cette contrainte de temps, j'en suis désolé. Il est plus important que le CE soit consulté avant le passage au Conseil d'administration. Ce sont quand même les salariés de l'EPIC qui sont concernés au premier chef, au-delà du Conseil d'administration.

On a travaillé très tard hier soir pour trouver quelque chose à dire de manière construite. Je le déplore aussi.

M. LE PRÉSIDENT.- Heureusement, cela reste exceptionnel au regard du sujet.

Madame FERRIER.

Mme FERRIER (Secafi).- Je propose d'aborder le contrat d'exploitation. On a fait un bilan du contrat 2021-2024, que je vous propose de passer puisque vous l'aurez pour lecture et parce qu'on l'a déjà abordé en décembre dernier.

Je vous propose de passer à la page 10. En éléments de contexte et d'introduction, vous n'êtes pas sans savoir que le contrat a fait l'objet de longues et complexes négociations. Il a été voté ce jour en Conseil d'administration d'IDFM. Cela marque un tournant pour l'EPIC RATP puisqu'il intègre les premiers détachements de l'activité Bus qui seront transférés au travers des 13 lots à des opérateurs de droit privé.

L'ingénierie contractuelle du Bus est complexe, on le verra les pages suivantes. Le contrat intègre une nouvelle architecture autour de trois contrats : un contrat OT/GI, un contrat Bus dédié et un contrat de continuité de service Bus (CDS). Il y a aussi une convention pour la Sûreté et une autre pour le GIGP. Si on prend l'ensemble de ces éléments, les horizons temporels seront différents les uns les autres. Le contrat 21-24 était un contrat unique avec des dispositions spécifiques en fonction des modes de transport. Cinq maquettes financières définissent la trajectoire globale de l'EPIC RATP.

En synthèse, on verra les éléments de manière plus précise, j'ai mis des plus et des moins.

Parmi les éléments considérés comme favorables issus de la négociation du contrat, il y a le rebasage des rémunérations d'IDFM au réel. C'était un point dur pour la RATP en termes d'entrée de négociations, c'était fondamental pour retrouver une trajectoire économique. Dans le cadre de la transition de l'activité Bus, des coûts seront couverts par IDFM sur une durée de trois ans. À cela s'ajoute une clause de revoyure qui pourrait être activée par la RATP, et prendre en compte des coûts complémentaires liés à la transition de Bus.

Concernant le GI, le modèle économique est globalement préservé. Il y aura une petite nuance, qui est un point important pour la RATP.

La trajectoire économique de l'OT hors Bus retrouve globalement un équilibre économique. On note un désendettement de l'OT sous trois inducteurs : la reprise des biens Bus par IDFM, le refinancement des matériels roulants (MF01 et MP05) et le financement intrinsèque du PQI avec des subventions massives de la part d'IDFM. Autre point important mais qui n'est pas budgété économiquement dans le contrat : on prend en compte les travaux préparatoires à la mise en concurrence du tram.

Parmi les éléments défavorables, il y a une baisse de la rémunération du contrat IDFM qui couvre les charges d'exploitation (R11), un niveau de productivité sensiblement accru à 1,3 %. Pour rappel, l'EPIC souhaitait avoir une productivité à 0,5. Des rémunérations variables couvrent toute la qualité de service que l'on peut considérer comme exigeante. On a des indicateurs opérationnels sur l'ensemble des modes de transport hors Bus, qui sont rehaussés et à une maille plus fine.

Le corollaire à la baisse de la rémunération IDFM est une diminution des charges d'exploitation. Point important : on aura un renforcement de la marque IDFM, au détriment de la marque RATP. Le corollaire du modèle économique du GI qui a été préservé est la stabilité de la rémunération des capitaux engagés, alors que la RATP voulait une hausse de 0,7 % en entrée de contrat.

Vous avez la vision de ce que j'ai dit précédemment sur l'architecture contractuelle. C'est assez complexe puisqu'on va retrouver les trois contrats et les deux conventions pour la Sûreté et le GIGP avec des durées différentes. Le contrat OT hors Bus et GI est d'une durée de cinq ans, le contrat Bus d'une durée de deux ans, et le contrat continuité de service est de 2,5 ans. Pour la convention de la Sûreté, le périmètre est de trois ans. Cinq maquettes financières sont adossées, OT hors Bus, GI Bus, CDS Bus et SUR. On a un PQI transverse, global à l'EPIC.

S'agissant du périmètre du bus, il y aura un contrat d'exploitation Bus d'une durée de deux ans, avec une clause de revoyure activable dès 2027 pour redimensionner les coûts de transition liés au transfert.

À ce contrat Bus, sont adossées trois annexes. La première est bipartite entre la RATP et IDFM et porte les coûts de transition. Il y a le règlement de la transition Bus tripartite qui couvre la RATP, IDFM et les opérateurs reprenant les lots qui s'ouvrent à la concurrence. Ce sont les règles de gouvernance entre les différentes parties. La dernière annexe est le protocole tripartite entre RATP, IDFM et les différents concessionnaires. Elle couvre les prestations que pourra réaliser l'EPIC, confiées à la demande d'IDFM, dans la période d'échelonnement de la mise en concurrence. Ces prestations ne

sont pas chiffrées à date et feront l'objet d'avenants au fur et à mesure de la nature de la prestation réalisée.

Un dernier contrat dédié est le contrat de continuité de service Bus, CDS. Ce sont des contrats de prestations avec un forfait annuel entre 16 M€ et 20 M€ qui couvre des prestations de SI et de maîtrise d'ouvrage déléguée auprès des centres bus. Une maquette financière est dédiée à ces prestations.

M. LE SECRÉTAIRE.- Attend-on la fin de la présentation pour faire les déclarations des organisations syndicales ?

M. LE PRÉSIDENT.- Ce serait d'autant plus compréhensible qu'on n'est pas censé faire une déclaration avant la présentation.

Monsieur SARDANO, une question de compréhension ?

M. SARDANO.- L'accord bipartite, les 42 M€ sur trois ans, comprend-il l'intégralité des coûts de transfert, y compris les biens de reprise, les centres bus ? Cela semble peu par rapport au patrimoine.

Mme FERRIER (Secafi).- Les centres bus sont des biens de reprise. Comme on le verra dans la trajectoire financière, le montant est de 460 M€. Désolée si je fais des erreurs de chiffres. C'est en dehors du transfert des actifs, notamment des centres bus. Cela couvre les coûts liés à l'accompagnement des agents dans le cadre du transfert, les données et informations transmises à IDFM.

Je poursuis.

Un point rapide puisque vous aurez le temps de le lire, l'objectif n'est pas d'entrer dans un niveau de détail fin. Globalement, sur les indicateurs de qualité de service, il faut retenir que les exigences se sont accrues dans le cadre du contrat, notamment sur le ferré lourd et léger (métro, RER et tram) et qu'il y a une partie Bus dérisquée, notamment sur la partie surpénalités puisqu'au fil du contrat, on avait eu un niveau conséquent de surpénalités. Pour le métro, le RER et le tram, le suivi sera plus fin, notamment à une maille à la ligne, et des reportings plus récurrents et importants que ce qui avait été fait auparavant, avec l'ajout d'indicateurs, notamment sur le RER. Vous le voyez sur la page. Concernant la régularité et la ponctualité, les enveloppes sont de 18 M€ au métro, de 19 M€ au RER et de 7 M€ pour le tram. Pour la partie Bus, les indicateurs de régularité et ponctualité sont inchangés par rapport au précédent contrat avec un moindre risque que dans la période précédente.

Sur les autres aspects, notamment en matière de services voyageurs, un point important est à noter sur la réduction du taux de fraude. On voit, notamment sur les réseaux Optile, que la réduction du taux de fraude est une volonté forte de l'autorité organisatrice. Vous n'y échappez pas. Vous êtes soumis à des bonus-malus. Une enveloppe de 1 M€ liée à l'évolution du taux de fraude sera suivie sur le tram et le ferré.

L'enveloppe du bonus-malus de 100 M€ est identique au précédent contrat. On y retrouve le transport, le hors transport et l'enquête perception. Il faut retenir qu'à partir de 2028, le bonus-malus fléchi sur le bus sera transféré sur le métro, le RER et le tram, en raison de la sortie du bus. L'enjeu est important, notamment sur le métro, où l'enveloppe est rehaussée de 15 M€.

M. BENOIST.- Ma question porte sur l'argent basculé au niveau du métro par rapport à l'exigence qui était appliquée sur le bonus-malus à bus. La demande pour le métro est plus accrue avec une maille plus fine et hebdomadaire. Sera-t-on en capacité de récupérer au niveau du métro le potentiel que l'on imaginait pouvoir récupérer à Bus, sachant que l'exercice est plus difficile à réussir ?

Mme BARBOSA.- Île-de-France Mobilités a souhaité conserver 100 M€ sur le contrat, y compris avec la sortie de Bus. C'était la volonté politique d'Île-de-France Mobilités. De ce fait, l'ensemble de l'enveloppe de Bus a été reporté sur les modes restants et particulièrement sur le transport, sur les enjeux de régularité ponctualité. C'est la volonté d'Île-de-France Mobilités de rééquilibrer pour mettre un poids encore plus lourd sur le transport. Le métro prend une part importante pour se retrouver quasiment au même niveau que le RER, 18 M€, 19 M€ en matière de bonus-malus. Ce sujet a nourri beaucoup de débats entre nous.

Votre question est : va-t-on réussir au métro à challenger et à limiter les malus ? Au début du contrat, la maille de calcul est mensuelle. La fixation des objectifs a été le fruit d'un débat très long, précis, en observant les performances passées. C'est la raison pour laquelle, contrairement au contrat précédent, les objectifs sont fixés par ligne et prennent en compte la situation et les spécificités de la ligne, ses difficultés, parce que la 1 n'est pas la 8, la 13 n'est pas la 4, on le sait. Les parties se sont entendues pour fixer des objectifs challengeants, mais raisonnables, atteignables. Personne n'a envie de se retrouver avec des résultats qui ne traduisent pas ce que vivent les voyageurs, c'est-à-dire globalement un réseau qui fonctionne bien.

J'espère que l'on va réussir. En tous les cas, les objectifs ont été fixés pour tenir compte de la situation de chacune des lignes.

S'agissant de la situation à Bus, la régularité et la ponctualité ne sont pas faciles non plus. Le système a été pensé pour challenger mais pas décourager. À partir de 2028, il y aura une nouvelle série de discussions avec IDFM qui a souhaité passer à une mesure toutes les semaines. C'est déjà le cas pour le RER, depuis le dernier contrat. Là encore, on s'est donné une période d'observation assez longue pour voir ce que cela donne quand on mesure de façon hebdomadaire, pour fixer des objectifs qui fassent sens, qui soient atteignables et qui ne produisent pas des résultats totalement imprévisibles.

Les challenges pris par les équipes de Mme LAPEYRE sont raisonnables. Il faudra évidemment mettre en place des plans d'action pour que cela fonctionne bien. Il n'y a pas de raison que l'on perde.

Si je regarde les performances du Bus sur le contrat passé, on était plutôt en malus.

M. LE PRÉSIDENT.- C'était une question à la limite de la compréhension et du fond. Comme c'est du temps de réponse décomptée du temps de Mme FERRIER... (*Rires*)

Peut-on la laisser continuer ?

M. JONATA.- On avait une trajectoire du taux de fraude sous l'ancien mandat. Est-ce la même mouture en évolution, sachant que la tarification a changé ? Il devient plus compliqué d'atteindre les objectifs. La perte de l'entreprise en chiffres a-t-elle été prise en compte depuis sa mise en place ?

Mme BARBOSA.- Vous avez raison de mettre en lien les évolutions de ce contrat en matière de lutte contre la fraude, les objectifs et la nouvelle tarification.

Grosse évolution de la tarification au 1^{er} janvier 2025 avec une montée en puissance très forte du Navigo Liberté+ qui suppose un post-paiement. De ce fait, la validation des titres de transport est capitale pour facturer le voyageur. Cette nouvelle tarification va amener -on le voit sur ces quelques mois- à réduire la fraude, que l'on appelle la fraude "molle". Ce sont les personnes qui hésitent un peu, qui sont en difficulté financière et qui trouve qu'un ticket à 5 € est cher. À 2,50 € pour se déplacer, une partie de la fraude "molle" sera réduite.

IDFM a souhaité aller plus loin et étendre l'intéressement de la RATP aux validations, y compris sur le mode ferré. Jusqu'à présent, on ne l'avait que sur le mode réseau de surface. On a bien encadré pour en limiter le risque financier. Le taux de validation sur le fer est très bon. Le réseau est fermé. IDFM nous challenge, bien sûr, mais c'est avant tout pour faire en sorte que nos lignes de contrôle fonctionnent bien et que les voyageurs qui passent au post-paiement soient correctement facturés.

L'encadrement étant solide, on a peu de risques financiers sur ce point. À côté de cela, on a bataillé autour d'un objectif de baisse du taux de fraude. Au départ, IDFM voulait nous imposer des pénalités. On a fini par se mettre d'accord sur un dispositif de bonus/malus avec un objectif de baisse du taux de fraude, mais que l'on examine en fonction du résultat de l'année précédente. On rebase l'objectif chaque année, comme pour les validations. C'est bien encadré. On sait que le sujet majeur est le tram où le taux de fraude est important.

M. LE SECRÉTAIRE.- Ce sont des questions de compréhension. Si on part dans le fond à chaque question, sachant qu'elles sont nombreuses, je pense que l'on sera encore ici à 19 heures 30. Des personnes ont des obligations.

Mme FERRIER (Secafi).- Le précédent contrat mentionnait déjà la visibilité de la marque IDFM tant sur le visuel que dans la communication. Dans ce contrat, cela se renforce.

Il faut noter un point positif : les dispositifs en matière de communication et sur tous les périmètres des deux parties restent inchangés par rapport au précédent contrat. Je ne vais pas les lister puisqu'ils sont mentionnés. C'est un point notable car les négociations ont été ardues sur cette thématique. Néanmoins, IDFM souhaite être hégémonique sur le territoire francilien et cela s'est renforcé dans ce contrat. La communication que l'on pouvait entendre dans quelques lieux "IDFM opérée par la RATP" va se généraliser dans l'ensemble des espaces voyageurs de la RATP. C'est une marche de nouveau franchise.

M. LE SECRÉTAIRE.- On y reviendra.

Mme FERRIER (Secafi).- On en vient à la construction du contrat.

Pour faire simple, la construction de la rémunération est identique au précédent contrat. Il y a deux rémunérations : R1 qui couvre les charges d'exploitation, et R2 qui couvre les amortissements et les coûts des capitaux engagés. Je vous passe les sous-blocs de la construction. Il faut retenir que les rémunérations sont indexées sur l'inflation, ce qui permet une couverture des charges d'exploitation à l'évolution des prix. La couverture financière sur les investissements est préservée avec une nuance : le coût moyen pondéré du capital est stable alors que la RATP souhaitait l'accroître de 0,7 %.

On note le maintien du déplafonnement de l'indice des salaires qui avait été acté dans le cadre de l'avenant 8 du précédent contrat, et une clause de révision possible, notamment sur les impacts financiers de l'ARENH, donc la partie régulée des tarifs de l'électricité, et surtout dans le cadre de la loi de finances 2026, compte tenu des demandes d'économies de la part du gouvernement. Cela reste une clause de révision, il faut être deux pour négocier. Quoi qu'il en soit, je trouve intéressant qu'elle soit inscrite dans le contrat.

Point rapide sur les besoins et les tensions de financement de votre autorité organisatrice. Le besoin de financement est estimé à 21 Md€ entre aujourd'hui et 2034. Cela impacte IDFM pour qui l'emprunt est la seule marge de manœuvre aujourd'hui. La levée de dettes est estimée à près de 21 Md€. Vous le savez, IDFM a également des contraintes en tant qu'entité publique. Il y a un vrai sujet de financement de la part de votre autorité organisatrice.

La trajectoire économique et financière globale au niveau de l'EPIC comprend l'ensemble des contrats signés. Je rappelle le mandat de la RATP et ce que l'on retrouve dans le contrat : la RATP souhaitait un rebasage de 177 M€, il est de 100 M€, une productivité à 0,5 qui ressort à 1,3. Le PQI était globalement stabilisé à 2,1 Md€ pour 2025. Le sujet majeur était de savoir comment le financer. La RATP souhaitait une hausse modérée des subventions de 100 M€. En exécution de contrat, l'augmentation est de 2,1 Md€ de subventions et le refinancement des MF01 et MP05 à 0,7 Md€.

J'ai déjà évoqué la rémunération des investissements, je n'y reviens pas.

Il y a des points satisfaisants, mais IDFM n'a pas lâché beaucoup sur les points durs de négociation de la partie EPIC RATP. Néanmoins, on retrouve des équilibres économiques normalisés, que l'on a pu connaître les années passées.

Sur la rémunération, on a un rebasage de 100 M€ en 2025 en entrée de contrat, ainsi que le financement des coûts de transition à Bus. À partir de 2025 et jusqu'en 2029, la rémunération IDFM diminuera de 1,5 Md€. Cela intègre la sortie de Bus qui impacte la rémunération à hauteur de 1,4 Md€. Néanmoins, cela implique que la rémunération OT hors Bus diminuera de 192 M€ alors que celle du GI augmentera de 79 M€ sur la durée du contrat.

Sur les recettes directes, on se retrouve comme dans le contrat précédent où on a eu des divergences de croissance de recettes directes. Il a été acté dans le contrat une croissance entre 2 et 3 % des recettes directes, alors que la RATP avait des hypothèses entre 0,7 et 1 % par an. La contrepartie, identique au précédent contrat, est un mécanisme de partage du risque qui est conservé et qui est favorable à la RATP puisque le risque commercial sera supporté globalement à 85 % par IDFM et 15 % par l'EPIC RATP, toujours dans une bande passante de 3 %. Au-delà, d'autres mécanismes s'engagent, IDFM prendra à sa charge 90 %.

Il y a un point nouveau. Le mécanisme d'intéressement à la validation sur RDS était nouveau dans le précédent contrat. Il est élargi au réseau ferré (tramway, métro, RER) à partir de 2026.

L'évolution des charges d'exploitation sera corrélée à la diminution de la rémunération d'IDFM. Elles sont inscrites en diminution de 1,6 Md€ sur la durée du contrat. Elles intègrent la sortie de bus mais, isolée de la partie bus. On aura une diminution des charges d'exploitation de 178 M€ pour la partie OT hors Bus et des charges d'exploitation qui augmenteront pour le GI.

S'agissant de la productivité, l'objectif annuel est de 1,3 en moyenne sur cinq ans. On est sur une productivité nette des évolutions de gestion, contre 1 % en moyenne sur le précédent contrat. En cumulé, cela représenterait 166 M€.

Point à prendre en compte : la mise en place d'un plan de performance qui sera mis en œuvre dans le cadre de ce contrat, notamment pour absorber les coûts de redéploiement des agents qui ne sont pas transférables dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de bus. La volumétrie serait de 900 agents.

M. SARDANO.- Par rapport à la productivité, après échanges entre élus, on n'a pas la même compréhension. Le 1,3 % comprend les salariés de RDS non transférés. Pourrait-on quantifier ce que cela représente sur le 1,3 % ?

M. AGULHON.- Si on a des réponses que l'on ne souhaite pas qu'IDFM lise, notamment...

M. LECLERCQ.- On peut répondre sur le fond ?

M. SARDANO.- Je voudrais déjà savoir s'ils sont compris dedans.

M. LECLERCQ.- Je vais faire une réponse rapide et on reviendra sur le sujet dans le cours du débat. Ils sont bien compris dedans ; il s'agit d'un redéploiement des personnes non transférées vers les nouveaux opérateurs. C'est la résorption de ce sureffectif par redéploiement au sein du Groupe qui est visée. On n'a pas une décomposition fine parce que cela dépendra du rythme auquel on sera capable de redéployer. Cela signifie que la productivité pure, celle qui ne concerne pas ce redéploiement, sera inférieure à 1 %.

Mme FERRIER (Secafi).- Sur la trajectoire économique, du fait des nouvelles conditions d'exécution du contrat, on va retrouver des équilibres économiques pour l'OT hors Bus et le GI qui seront restaurés, combinant le rebasage des rémunérations et une trajectoire de charge à la baisse. En moyenne, l'OT hors bus afficherait un résultat net de 56 M€ par an. Cela équivaut à une rentabilité nette de 1,9 % en moyenne. C'est la moyenne haute du secteur du transport de voyageurs. Le GI afficherait un résultat net en croissance de 2,7 % par an à 241 M€. Sur le Bus, le résultat net serait en perte entre 2025 et 2026.

À la demande d'IDFM, une clause de partage de la surperformance a été maintenue sur la base d'un résultat normatif dépollué d'éléments comptables. Si le résultat net est compris entre 270 M€ et 310 M€, la restitution à IDFM serait de 65 % de l'écart entre le résultat net normatif et les 270 M€. Si l'EPIC RATP réalise un résultat net normatif supérieur ou égal à 310 M€, une part fixe est restituée, de 26 M€, majorée de 80 % de l'écart entre le résultat net normatif et les 310 M€. Cette clause exclut les incitations financières, notamment les bonus-malus, ce qui n'était pas le cas précédemment.

Sur la partie investissements, le PQI affiche 10,5 Md€ à réaliser sur cinq ans d'exécution. C'est globalement 2,7 Md€ de plus que le réalisé 2021-2024 et 2 Md€ de plus que le PQI pro forma du précédent contrat. Une hausse de quasiment 25 % des investissements est à réaliser. Cela fait un engagement de dépenses moyen par an à 2,1 Md€. Le changement majeur est que le financement du PQI changera puisqu'on a une hausse significative des dépenses d'IDFM.

Étant donné sa comptabilité, IDFM est extrêmement contraint sur son budget de fonctionnement qui couvre la R2 et donc la rémunération des investissements. On a la bascule en subventions, car IDFM est largement moins contraint. En subventions totales, on atteint 6,4 Md€ sur la durée du contrat, soit près de 62 % du PQI. Si on ventile les subventions liées au CPER (Contrat de plan État-Région), elles sont en baisse de 10 % du fait de la fin des prolongements de lignes, avec une hausse de 33 % des subventions IDFM, soit 270 M€ de subventions IDFM supplémentaires à engager par an.

Aujourd'hui, les biens de l'OT sont largement subventionnés à 100 %. Une partie du GI, à hauteur de 1 Md€, sera subventionnée par IDFM hors les investissements patrimoniaux qui étaient le point rouge pour la RATP.

Le risque que l'on pointe est que, par rapport à la trajectoire de désendettement de l'OT, le volume massif des subventions pourrait amener une volatilité plus importante compte tenu du volume d'appels de fonds à engager par rapport aux subventions supplémentaires inscrites au contrat.

M. JONATA.- L'augmentation des subventions est-elle liée en grande partie au rachat de nouveaux matériels ou à une amélioration du GI ?

Mme FERRIER (Secafi).- Il y a les deux. Il y a une hausse intrinsèque de l'évolution des subventions dans le PQI, et cela concerne également le rachat d'actifs des bus.

Par grands programmes d'investissement, les 10,5 Md€ sont ventilés à 50/50 entre l'OT et le GI. Pour l'OT, 63 % du PQI sont fléchés pour le ferré au global, avec l'arrivée des matériels roulants et l'adaptation des systèmes des ateliers à cette arrivée. Pour le GI, 15 % sont fléchés au travers du PQI et 11 % vers les projets de rénovation et de transformation des espaces voyageurs.

En termes de structure financière et de trajectoire de désendettement, la trajectoire de désendettement est importante puisque la dette baisserait de 1,4 Md€ entre 2025 et 2029 sous l'effet de l'évolution du mode de financement puisqu'avec l'évolution des subventions, la part en fonds propres à engager par la RATP est nettement moindre et serait de nouveau financée par la capacité d'autofinancement, ce qui n'était plus le cas depuis deux ans. C'est un point positif.

La baisse de la dette intègre la sortie de Bus à partir de 2027. On a 450 M€ de rachat des actifs à Bus et le refinancement des matériels, comme le souhaitait IDFM, à hauteur de 0,7 Md€. Si on ventile cette dette, la dette de l'OT serait quasi à l'équilibre en fin de contrat, 200 M€ ce qui n'est rien du tout. La dette du GI serait stable, à hauteur de 3 Md€, ce qui est normal du fait de l'évolution de sa base d'actifs.

Un dernier point sur le contrat. On a illustré l'intervention de la Sûreté par mode. Elle garde son monopole sur le tramway jusqu'à fin 2029 et le monopole sur le réseau ferré historique ainsi que sur le réseau du Grand Paris. Concernant le Bus, elle garde son monopole au fur et à mesure des transferts de lots vers les opérateurs privés. Par la suite, la Sûreté pourra être sollicitée par les opérateurs, par CAP Île-de-France et également par Île-de-France Mobilités au travers de réalisation de prestations.

La convention d'une durée de deux ans porte sur l'ensemble du périmètre en monopole, sur une base de volume horaire stable pour les trois années. Si SUR réalise davantage d'heures, c'est pour son compte.

Point important, un système de pénalités a été mis en place ainsi qu'une enveloppe progressive de bonus-malus allant de 40 000 € à 1 M€.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame FERRIER.

Souhaitez-vous que l'on commence par les déclarations ou les questions ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Déclarations puis questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN.

M. BAZIN.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Ce n'est pas sans une certaine surprise que les membres de la délégation CGT ont été informés par voie de presse du dénouement concernant les négociations entre Île-de-France Mobilités et la RATP relatives au contrat pour la période 2025-2029.

De notre côté, nous en étions restés sur des négociations tendues sur le volet financier comme cela nous l'avait été précisé lors de la séance du CSEC du 25 mars et qui fut la dernière fois où notre instance s'est vue informée de l'état des négociations.

C'est aussi à l'occasion de cette communication de la Présidente de l'autorité organisatrice que nous avons pu prendre connaissance des principaux éléments constitutifs du projet de contrat. Cette situation n'est pas sans poser quelques interrogations quant à la considération portée par la direction d'IDFM et la direction de la RATP aux représentants du personnel et aux organisations syndicales de l'EPIC RATP.

Certes, difficile de ne pas convenir qu'il est nécessaire de sécuriser dans les meilleurs délais les relations contractuelles entre l'autorité organisatrice et la RATP. Cependant cette sécurisation ne peut se faire dans la précipitation même si cette dernière a pour finalité de permettre à notre PDG de partir à la tête de la SNCF. Il est vrai que quitter l'entreprise dans la période où 40% des effectifs de l'entreprise vont subir de plein fouet le démantèlement et la privatisation du réseau de bus historique

n'est pas bien grave. Quitter l'entreprise en pleine négociation avec l'autorité organisatrice n'est pas du plus bel effet et pourrait même hypothéquer les futures relations de Jean CASTEX, PDG de la SNCF avec la Présidente d'IDFM.

Oui Monsieur le Président, cher.e.s collègues c'est bien un élément qui parasite fortement le contexte de conclusion de ce contrat dans la mesure où même dans le cercle restreint du PDG la question de son départ n'est plus contestée !

L'ordre du jour de notre instance appelle à l'information et à la consultation de cette dernière. Cependant pour avoir la capacité d'émettre un avis éclairé, les membres de notre instance doivent disposer des éléments adéquats. Or ce n'est pas le cas au regard du document dont nous disposons et dont certaines informations ne sont pas en cohérence avec celles communiquées dans le document relatif à la présentation des projets de budget d'exploitation et d'investissements pour l'exercice 2025.

C'est donc sur la base des éléments dont nous disposons que nous avons élaboré cette déclaration.

Tout d'abord, il est à noter que ce projet de nouveau contrat marque politiquement et financièrement le démantèlement de l'EPIC au regard des différentes missions qui lui sont confiées dans la mesure où ce sont dorénavant 4 contrats spécifiques et 5 maquettes financières distinctes qui vont border les relations contractuelles, et donc les droits et obligations, entre l'autorité organisatrice et la RATP sur la période 2025-2029.

Concernant les activités d'Opérateur de Transport, il est à noter en premier lieu, que pour les modes Métro et TRAM, il est procédé à une nouvelle déclinaison du suivi de réalisation du contrat qui désormais s'effectuera de façon affinée c'est-à-dire ligne par ligne en tenant compte de leurs spécificités respectives.

Concernant l'amélioration de la ponctualité, il est à noter que si pour le réseau Tram, la régularité/ponctualité sera incitée à la ligne et mesurée mensuellement dès 2025, il en sera différemment pour le mode Métro. En effet, au plus tard en 2028, les incitations seront calculées sur une base hebdomadaire. Dans la même temporalité, les indicateurs seront repondérés et l'enveloppe bonus/malus augmentera tant en part dans le contrat qu'en volume financier pour passer de 72 millions à 100 millions d'euros.

D'une part, nous pouvons constater au travers de cette "autonomisation" progressive des lignes comme les prémices d'une ouverture à la concurrence ligne par ligne même si cela apparaît aberrant. Toutefois ce que nous vivons dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau de surface doit nous préparer à devoir affronter tous les scénarios possibles et même inenvisageables de la part de l'actuel exécutif de l'autorité organisatrice. On peut aussi y voir l'exigence d'IDFM de s'assurer de la bonne exécution des différentes obligations avec les moyens alloués et de mettre fin à toute possibilité de mutualisation qui est considérée comme rendant opaque la lecture des indicateurs. C'est la sempiternelle lutte qu'ont menée de façon hypocrite les différents exécutifs au sein de l'autorité organisatrice qui, tout en défendant l'idée de faire de l'EPIC RATP un énième acteur privé sur le marché concurrentiel, refusaient que la politique de croissance externe soit financée à partir de la productivité réalisée au sein de l'entreprise publique.

D'autre part, nous avons une meilleure appropriation de la finalité du déploiement du projet OPÉRA, qui sous couvert d'améliorer l'attractivité des managers, s'inscrit pleinement dans le renforcement de cette autonomisation des lignes. Il convient bien évidemment pour avoir une compréhension globale des incidences de ce projet d'autonomisation de prendre en compte les effets du déploiement de la maintenance intégrée dont l'expérimentation sur les lignes A et B du RER et 1 et 4 du métro n'a pas encore été mise en œuvre et une généralisation fixée à date pour 2027.

Concernant l'accentuation des exigences en matière de qualité de service, plusieurs questions sont générées par cette nouvelle donne.

- *La modification de la grille de mesure permettant de mieux prendre en compte l'écart entre la qualité du service rendu et celle perçue par les voyageurs neutralise-t-elle les impacts que peuvent générer des espaces vieillissants, éventuellement concernés par des infiltrations d'eau, un éclairage défaillant, qui peuvent générer un sentiment de malpropreté ? C'est tout le problème de cette évaluation qui repose sur des émotions individuelles. Cette nouvelle exigence nous interroge de fait sur la nature des contrats passés par la RATP avec les prestataires du nettoyage. À l'instar de notre activité, le prix du service est très majoritairement composé de la masse salariale et nous ne pouvons ignorer ce que cela traduit en matière d'organisation du travail, de rémunération mais aussi de délivrance des EPI etc...*
- *Les nouvelles exigences formulées par IDFM en matière d'accessibilité et notamment une amélioration de la réactivité nous amènent à nous interroger sur les réorganisations qui vont être menées. Certes, nous y retrouvons pour partie la question de la maintenance intégrée. Est-ce que cela peut aussi conduire à une modification de la politique d'achats et de gestion des stocks ? Si oui, quelles formes cette modification peut-elle prendre ?*

L'intégration, dans ce nouveau contrat, d'un objectif ambitieux de réduction de la fraude, soumis au principe de bonus/malus, ce qui n'était pas le cas dans le précédent contrat, ne peut que nous faire réagir.

En effet, la disparition du S2C et le retour des effectifs de contrôle dans les réseaux RDS et Ferré a aussi été l'occasion, pour la direction de ce dernier, de modifier la qualification du métier de contrôleur en passant d'un emploi à une mission pouvant être effectuée par un agent B1. Mission dont la durée et le renouvellement est tributaire de l'atteinte des objectifs fixés par la direction managériale. Cette politique contractuelle modifie le sens même du contrôle qui n'est plus de constater les situations de fraude mais d'aller à la recherche des fraudeurs et exposent encore plus les agents du contrôle ou du département SUR à des situations conflictuelles voire à des agressions verbales et/ou physiques. Cette logique rentre en totale opposition avec les obligations légales de l'employeur en matière de santé et sécurité des salarié.e.s.

Enfin, il est mis en avant une augmentation de la rémunération en lien avec une hausse de la production. C'est vite oublier "qu'en même temps" l'autorité organisatrice et la direction de la RATP s'accordent sur une productivité de 1,3 % par an en moyenne sur 5 ans soit au total quelques 166 millions d'euros d'économies à réaliser entre 2024 et 2029 pour le GI et l'OT hors Bus.

Le document précise que cette productivité nette de 1,3 % est redistribuée à IDFM. Par conséquent, vous ne serez pas surpris que nous osions vous demander l'objectif que se fixe la direction de la RATP pour répondre à ses propres critères de productivité et dégager des moyens financiers contribuant au financement de la politique du Groupe ?

D'autre part, il est cité dans la présentation la nécessité de "la poursuite des démarches de productivité sur le reste des activités de l'entreprise (Ferré, Gestion d'infrastructures, Siège)".

Bien évidemment, nous demandons une étude d'impact sérieuse sur les conséquences des réorganisations permanentes en matière de charge de travail, d'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée, le sens même du travail ainsi que sur le travail qu'il est possible de réaliser pour les agents en tenant compte de ces contraintes.

Prenons par exemple les mesures de productivité sur les fonctions supports et leurs incidences sur le pointage des agents, l'exactitude et la régularité du versement des primes à l'acte, le traitement des relèves, etc...

Comment allez-vous faire passer auprès des agents cette nécessité de réimpulser toute une série de réorganisations sans accentuer les risques psychosociaux générés. Enfin, nous ne résistons pas à vous rappeler certains verbatims déjà évoqués lors de la présentation du baromètre engagement groupe.

Les changements d'organisation, perçus comme nombreux et rapides, semblent subis plutôt que salués et les agents expriment notamment le besoin d'/de :

- "Apporter un peu de stabilité dans l'organisation" (SIEGE, BU, Directions)*
- "Arrêter toutes ces réorganisations trop rapides. La 1^{ère} n'est pas stabilisée que l'on passe à la suivante"*
- "Redonner du sens à nos métiers..."*

Concernant le GI, il n'y a pas à date de modification significative mais il est clairement affiché des clauses de revoyure dans la perspective de modifications substantielles à court et moyen terme.

Ce nouveau contrat est aussi marqué par une hausse de 30% des investissements passant de 1,6 à 2,1 milliards d'euros par an sur la durée du contrat. Notons également que ce nouveau programme ne contient pas d'opération de prolongement de ligne mais de modernisation du réseau et de développement d'offre.

Cette situation s'explique notamment par le fait que l'avenant mobilités 2023-2027 du contrat de plan État région (CPER) 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 concerne l'achèvement des travaux de prolongations des lignes du RER E (projet Eole) et des lignes de métro 11 et 12 ainsi que des tramways T1, T3, T7, T12 et T13.

Ce plan d'investissement évoque aussi la poursuite des études et le lancement des travaux pour l'automatisation intégrale de la ligne 13 prévue pour 2035 ainsi que le lancement des études pour l'automatisation des lignes 7 et 8.

Ces demandes nous conduisent d'une part à demander que nous soit communiqué la liste des travaux à réaliser à date pour finaliser cette automatisation intégrale, le coût déjà engagé à date depuis les premiers travaux ainsi que le coût total une fois les travaux réalisés.

De même, vous comprendrez que nous sommes intéressés par les coûts des études et les coûts estimés de l'automatisation des lignes 7 et 8.

Nous tenons à rappeler que pour la CGT-RATP, l'automatisation d'une ligne ne peut que s'accompagner d'une valorisation des qualifications et non d'un simple élargissement des missions confiées aux agents B1.

Difficile au regard de l'actualité et plus particulièrement de l'ouverture à la concurrence du réseau de surface de ne pas évoquer le contrat Bus. Bien évidemment celui-ci ne peut être structuré que sur les impacts de la sortie progressive de cette mission du périmètre de l'entreprise publique. Ce qu'il faut toutefois retenir c'est le refus par l'autorité organisatrice de répondre favorablement sur la question du rebasage du contrat de l'OT Bus.

Nous tenons à réaffirmer ici même que nous ne nous inscrivons pas dans la démarche de la direction de la RATP de chercher à faire supporter à la collectivité les coûts financiers de sa politique managériale génératrice de risques psychosociaux, de démissions, etc...

Nous comprenons qu'à l'heure où l'autorité organisatrice tente malgré les vents contraires à démontrer que la mise en concurrence et la privatisation du réseau de bus n'est pas source de dumping social et de dégradation de l'offre tant en quantité qu'en qualité, elle ne peut pas répondre favorablement à cette demande de rebasage sinon elle reconnaîtrait l'existence de risque économique et sociaux que génère le modèle qu'elle a retenu.

Pour conclure, nous réaffirmons que l'instauration de relations de type client-fournisseur entre l'autorité organisatrice et la RATP a donné une valeur financière au service public de transport et va en contradiction avec le droit universel à la mobilité nécessaire au désenclavement des territoires et des populations, au développement économique et social de notre région et à la lutte contre le dérèglement climatique.

Cette déclinaison de plus en plus exigeante et fine des attentes d'IDFM interroge.

Premièrement, dans la mesure où IDFM laisse très peu de marge de manœuvre à la RATP nous constatons qu'IDFM est en capacité de recourir à une régie ou au régime "in house", comme le précise l'article 5 du règlement OSP, et de confier à une entité sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Enfermé dans une position dogmatique, l'exécutif de l'autorité organisatrice mène, non pas une politique d'efficience au profit d'un service public de qualité pour toute la population, mais une politique courttermiste de réduction des coûts. Cette logique s'inscrit dans un accroissement de l'appauvrissement de notre secteur d'activité et a déjà fait ses preuves de nocivité dans de nombreux pays libéraux qui finalement sont revenus sur leur choix. N'est-il pas étonnant que sur cette question, celles et ceux que l'on présente comme décideurs/décideuses politiques et économiques se refusent à tenir compte des études comparatives pour nous éviter de prendre de plein fouet le mur qui se présente à nous et éviter le pire pendant qu'il en est encore temps.

Merci de votre écoute.

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

M. BOUZOURENE.-

Nous l'attendions depuis 6 mois ; c'est fait, il est enfin arrivé. Est-il un bon cru ? Devons-nous nous en réjouir ? A la première lecture nous restons très dubitatifs.

Commençons par les faits saillants, structurants notre réflexion. Comme nous le savons et n'avons eu de cesse de le dénoncer depuis 2009, le réseau de surface quitte l'EPIC dans les deux prochaines années. C'est le premier contrat qui exclut définitivement nos collègues du réseau de surface de l'EPIC.

Pour FO cette décision est plus politique et dogmatique qu'économique et sonne la première étape du démantèlement de notre EPIC, entreprise intégrée.

Dans cette même dynamique, nous constatons, certainement pour faire plaisir à l'égo de notre AO et sûrement à des fins électoralistes, la disparition de la marque RATP à partir du 1^{er} juillet 2026 sur l'ensemble du périmètre historique. Nous devenons désormais un prestataire de service, une marque blanche pour ne pas dire une marque blanche et bleue. IDFM a gagné, la marque RATP va disparaître. Nous devenons, en tant qu'entreprise d'Etat, un prestataire comme un autre, sous DSP.

La productivité : Après le gras, la peau, on va attaquer l'os ; 1,3 % net en moyenne, soit 30 % de plus à minima par rapport à l'ancien contrat sans compter les effets de bord. A ceci s'ajoute une interrogation de notre part liée au deuxième décret transfert de 2024 sur l'échelonnement de la mise en concurrence.

Nous aurons l'occasion de vous interroger sur le sujet. Qui finance quoi ?

Bien sûr, il est de notre rôle de dénoncer tout ce qui va détériorer les conditions de travail de l'ensemble des agents et salariés RATP.

Nous devons également, bien entendu, indiquer les points sécurisants :

- *Le rebasage des rémunérations IDFM au réel de plus 100 millions d'euros inférieur à ce qu'escomptait l'EPIC. Notons qu'il diminuera de 0,6 % sur la durée du contrat.*
- *La couverture des coûts de transition BUS.*
- *La trajectoire économique de l'OT semble sécurisée.*
- *Un désendettement de l'OT potentiel.*
- *Le maintien du déplafonnement de l'indice des salaires.*
- *La clause de révision pour tenir compte des impacts financiers de l'ARNH et la loi de finance 2026.*
- *Une hausse significative du PQI associée à une CAF importante permettant à nouveau de financer des investissements à fonds propres.*

Restons dans le domaine des investissements avec son niveau historiquement élevé de 10 milliards en hausse de 24,6 % par rapport au précédent. En effet le PQI 2025-2029 va permettre des investissements importants répartis comme suit :

- *Pour le GI : 5,5 milliards d'euros (53 % du total)*
- *Pour OT et Sûreté : 5 milliards d'euros (47 % du total).*

En termes de catégories spécifiques, les investissements sont répartis comme suit :

- *Matériel Roulant : 24 % du total (environ 2,52 milliards d'euros)*
- *Systèmes de transport : 20 % du total (environ 2,1 milliards d'euros)*
- *Patrimonial GI : 15 % du total (environ 1,575 milliards d'euros)*
- *Tram : 9 % du total (environ 945 millions d'euros)*
- *Espaces : 11 % du total (environ 1,155 milliards d'euros)*
- *SI/Immo/Sûreté : 8 % du total (environ 840 millions d'euros).*

La modernisation des matériels roulants et des systèmes de transport va améliorer la qualité de transport de nos usagers. La garantie apportée à la maintenance patrimoniale des actifs du GI est une bonne chose mais maintenant une partie sera subventionnée par IDFM ce qui est une première.

Notre organisation syndicale s'interroge tout de même sur la capacité financière d'IDFM à assumer ce haut niveau d'investissement. Des questions nous taraudent : que se passera-t-il si IDFM ne pouvait pas assumer ces investissements voire en cas de défaillance de l'AO, d'un retard potentiel de versement ou un refus volontaire de sa part au regard des volumes à emprunter et de sa capacité d'endettement ?

Où sont les risques pour notre entreprise ?

Est-ce que l'entreprise devrait prendre à sa charge cette incapacité ?

De plus, tous ces investissements devront être réalisées avec une baisse significative de la dette de 1,44 milliard d'euros. Dans ces conditions la dette de l'OT en sortie de contrat devrait être quasiment nulle (200 millions d'euros) et celle du GI resterait stable à 3,2 milliards.

En conclusion, vous admettez qu'il est difficile de vous faire une analyse plus fine vu le délai contraint. Néanmoins, il s'agit de saluer le travail de l'ensemble des collaborateurs qui ont tenté de défendre les intérêts de la RATP face à une AO toujours plus prédatrice n'ayant qu'une seule ambition : faire une OPA sur la DSP RATP. Malgré leurs efforts, des indicateurs plus contraignants ligne par ligne voient le jour dans tous les secteurs. Une productivité accrue a été validée. Nous pouvons d'ores et déjà prédire des effets délétères sur l'ensemble du personnel toutes catégories confondues. Le contrat 2021-2024 avait un goût amer, le cru 2025-2029 sent le vinaigre !

Dans ces conditions et bien entendu au regard des sacrifices qu'imposent ce contrat vis-à-vis des salariés :

- *suppressions de postes,*
- *détérioration des conditions de travail,*
- *perte de notre identité RATP,*
- *automatisation des lignes 7 et 8.*

Nous ne pourrions qu'émettre un avis négatif.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.-

Enfin un Contrat, ce qui met un terme à une situation d'incertitude pour l'entreprise.

Le contrat IDFM constitue un levier structurant pour l'avenir des salariés que nous représentons.

Pourtant, ce sujet majeur est aujourd'hui traité dans la précipitation, lors d'une séance extraordinaire, sans passage préalable en commission économique.

Cela traduit un dialogue social qui se réduit ici à une simple formalité administrative. Le classement du document en "Strictement confidentiel – Secret des affaires" en impose, mais cela ne justifie en rien le fait de nous priver du temps et des moyens nécessaires pour en analyser les subtilités.

Le personnel et particulièrement ses représentants ont été tenus à l'écart des discussions, des discussions difficiles apparemment où l'Entreprise a dû sans doute faire des choix entre divers intérêts, ne pouvant pas tout porter avec la même détermination, face à une AO décidée, elle, à imposer définitivement ses attentes structurantes.

Ce Contrat n'est pas une révolution dans les principes, où l'entreprise a perdu peu à peu toute autonomie pour ne devenir, cette fois-ci c'est clair, qu'un simple prestataire inféodé au donneur d'ordre. Ce Contrat IDFM est une paire de menottes.

En effet, le Contrat contient des clauses plus détaillées pour faire ressortir les trajectoires distinctes des différents acteurs de ce contrat que sont l'OT hors RDS, RDS, le GI et SUR.

En revanche, l'environnement dans lequel ce Contrat va s'exécuter est en pleine mutation, notamment du fait du départ de RDS de l'EPIC.

Ainsi, le démantèlement "de l'intérieur" se poursuivra au cours de ce Contrat, pour aboutir à une EPIC de droit public, réduite à son strict minimum, au-dessus d'une multitude de filiales de droit privé.

Dans ce cadre, la pérennité de la marque RATP passe par la poursuite du développement du groupe, où l'on peut anticiper que l'activité transport physique de voyageurs sera un jour minoritaire dans le panel des activités.

Le mécanisme de rémunération variable basé sur des indicateurs de performance (bonus/malus) est maintenu, avec une enveloppe moyenne annuelle de 100 M€ sur la durée du contrat.

La pression s'accroît sur l'EPIC, avec des objectifs plus exigeants et un reporting désormais mensuel. Mais pour l'UNSA Mobilité Groupe RATP, cette "incitation" reste illusoire : l'espérance de gain oscille entre 5 et 7 M€ de bonus sur la qualité de service, immédiatement neutralisée par un équivalent en malus sur des objectifs de recettes et de validation que nous jugeons inatteignables.

Au final, la part variable de la rémunération risque d'être quasi nulle. On nous fait miroiter des gains hypothétiques importants alors que la réalité est celle d'une rentabilité sous contrainte.

Concernant la dette elle ne reposera à la fin de ce contrat que sur le GI puisque l'OT se désendettera de 2,1 Md€.

La dette de l'EPIC passera de 5,5 à 3,4 Md€ en fin de contrat.

Autre point marquant : un dispositif empêche toute surperformance.

Si le résultat net dépasse 270 M€, 65 % des gains supplémentaires sont ponctionnés, et au-delà de 310 M€, ce sont 80 %.

L'UNSA Mobilité Groupe RATP ne peut s'empêcher de relever le caractère quasi confiscatoire de cette logique, qui semble faite pour brider tout excès de performance.

Par ailleurs, les prévisions de résultats affichent 278 M€ pour l'EPIC (dont 56 M€ pour l'OT hors bus), mais sans que ne soient précisées les hypothèses d'indexation des revenus.

Quant aux formules d'indexation fournies, elles impressionnent par leur complexité, mais ne permettent pas d'évaluer la pertinence de la trajectoire financière annoncée. Nous aurions souhaité une application rétroactive de ce nouveau modèle au contrat précédent, afin d'en éprouver la robustesse en période de crise.

S'agissant de la productivité, elle passe de 1 % à 1,3 %, soit un effort supplémentaire significatif qui mettra une pression sur la masse salariale dans un contexte où l'optimisation a déjà atteint ses limites dans l'ensemble des services.

L'UNSA Mobilité Groupe RATP exprime à nouveau sa vive inquiétude quant aux impacts humains de cette course à la productivité, notamment en matière de charge mentale.

Il ne suffit pas de réparer les conséquences physiques ou psychiques : il faut prévenir les risques en amont.

Pour les clients-voyageurs, il y a bien un recentrage sur la qualité de service. Si l'UNSA Mobilité Groupe RATP salue la volonté de renforcer les exigences qualitatives vis-à-vis des clients-voyageurs : ponctualité, propreté, sécurité, information en temps réel, il convient de rappeler que la logique d'objectifs mesurables et suivis est avancée si elle est accompagnée de moyens à la hauteur.

UNSA Mobilité Groupe RATP durant la durée de ce Contrat sera résolument déterminé afin d'obtenir des garanties et engagements fermes sur le maintien dans l'emploi, la préservation des droits collectifs, notamment dans le cadre de transferts ou réorganisations, une transparence totale sur les modalités de mise en œuvre du Contrat dans les unités opérationnelles.

En complément à ce Contrat, UNSA Mobilité Groupe RATP souhaiterait :

- *L'ouverture de discussions spécifiques sur les impacts RH de chaque volet du contrat.*
- *La création d'un observatoire social associant les organisations syndicales, l'Autorité Organisatrice et la RATP.*
- *Des investissements ciblés pour renforcer les effectifs dans les unités sous tension.*

Enfin, les représentants UNSA ne laisseront pas la logique comptable primer sur l'humain.

Nous resterons mobilisés pour défendre une RATP forte, au service des clients-voyageurs et respectueuse de ses agents.

Notre positionnement sera en cohérence avec celui exprimé sur les différents sujets au regard de la perception de la situation, exprimée dans cette déclaration.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARDANO.

Monsieur DAILLY ?

M. DAILLY.-

La CFE-CGC groupe RATP est consciente de l'importance stratégique que recouvre le projet de contrat d'exploitation IDFM pour la période 2025-2029 dans un contexte d'évolutions structurelles majeures marquées en premier lieu par l'ouverture à la concurrence du réseau bus. A ce titre, il s'agit effectivement d'un contrat charnière dans la poursuite des activités de l'EPIC.

La CFE-CGC est consciente que cette négociation a été difficile en raison notamment des contraintes financières fortes imposées par IDFM qui a exprimé dans le même temps des exigences renforcées entre autres sur la qualité de service et sur le management du contrat. A ce titre, la CFE-CGC groupe RATP remercie toutes celles et ceux qui dans les différents métiers de l'entreprise se sont investis dans cet exercice de négociation long et complexe.

Dans ce cadre, la CFE-CGC prend acte de la structuration nouvelle du contrat en réponse au contexte d'ouverture à la concurrence, qui désormais s'appuiera non plus sur un contrat unique EPIC RATP mais sur 4 contrats spécifiques et 5 maquettes financières distinguant :

- *Les coûts d'exploitation OT hors bus (fer, tramway) / GI sur la période 2025-2029,*
- *Les coûts d'exploitation BUS dont la Transition qui s'étalera sur 2025 et 2026,*
- *Les coûts de prestations de services définies dans le cadre de la continuité de service BUS qui s'achèvera au 31/12/2027,*
- *Les coûts de l'activité sûreté de la RATP sur la période 2024-2027.*

La CFE-CGC retient que la RATP et IDFM sont parvenus à un compromis sur le cadrage financier qui rétablit à court terme l'équilibre économique de l'OT hors périmètre BUS et préserve le modèle économique du GI. Dans ce cadre, les rémunérations d'exploitation versées par IDFM, indexées annuellement sur l'inflation et basées sur les structures de coûts de l'OT et du GI, devraient assurer la couverture des charges d'exploitation. Parallèlement les rémunérations d'investissement devraient permettre de couvrir les amortissements et le coût des capitaux engagés.

La CFE-CGC relève cependant que :

- *La rémunération d'IDFM ne couvre qu'une partie des coûts liés à la transition des activités Bus. Il existe une incertitude sur ce point qui donnera potentiellement lieu à l'arbitrage d'un tiers indépendant en 2027 pour obtenir le cas échéant des*

compensations aux surcoûts d'exploitation de la transition. Quel est à ce stade l'ampleur estimatif du surcoût identifié qui ne serait pas couvert sur 2025-2026 ?

- *La rémunération d'exploitation versée par IDFM sur la période 2025-2029 retient l'hypothèse d'une productivité annuelle de -1,3 % en euros constants (soit -166 M€ sur 5 ans), applicable à toutes les activités de l'EPIC (hors exploitation Bus) et qui englobe la résorption du coût des agents non transférables de RDS. C'est un effort de productivité très ambitieux qui s'inscrit dans le prolongement des actions déjà engagées dans le précédent contrat (productivité nette de 1 %) et depuis plusieurs années en application des programmes de réduction des coûts tels que DIAPASON (sur les fonctions Support). Dans ce contexte tendu, le redéploiement interne du personnel de RDS va constituer une pression difficilement supportable dans la durée sur les fonctions de soutien en particulier. C'est une source d'inquiétude majeure pour la CFE-CGC à laquelle la direction de l'EPIC doit rapidement apporter des réponses concrètes pour rassurer ses salariés et notamment son personnel d'encadrement particulièrement sollicité dans cette période de bouleversements majeurs.*

*Au regard de cette analyse, malgré la reconnaissance des avancées obtenues et la qualité du travail de négociation réalisé, sans réponse précise à l'inquiétude évoquée précédemment, la CFE-CGC groupe RATP ne peut se prononcer favorablement au projet de contrat d'exploitation RATP/IDFM. **A défaut, elle se positionne sur un vote d'abstention.** A la suite de l'officialisation du contrat, la CFE-CGC demande que la direction de l'EPIC décline son plan d'action pour réaliser les objectifs de performance contractuels sur la période 2025- 2029.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur DAILLY.

M. LE PRÉSIDENT.- Souhaitez-vous une première intervention de M. LECLERCQ et de ses équipes pour réagir ou prendre les questions ?

M. LE SECRÉTAIRE.- On prend les questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur ORSINI.

M. ORSINI.- Merci Monsieur le président. Page 18 du document de l'entreprise, vous abordez les nouveaux engagements liés aux services aux voyageurs. On touche directement au cœur de métier des agents du Département SEM. On est tous attachés à la présence humaine d'un agent par station et pendant toute la durée du service voyageur. Vous précisez dans le document que cette présence humaine fera l'objet d'un groupe de travail pour éventuellement "faire évoluer les gestes métiers". On n'est pas dupe, on se doute bien que derrière cette annonce et de manière sous-jacente, vous remettiez potentiellement ce principe en cause.

Pouvez-vous nous éclairer sur les pistes que vous avez déjà à date ou sur la ligne directrice de votre schéma de pensée ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur JONATA.

M. JONATA.- Vous avez parlé de subventions attribuées à l'amélioration des espaces dans les gares et stations. Je n'ai pas entendu de subventions pour l'amélioration des espaces sociaux. Est-ce inclus ? Est-ce du virtuel ou un fantasme ?

La propreté est un vrai sujet dans l'entreprise. Je crois que le donneur d'ordre le porte, mais on ne le voit pas dans le budget. Quand on essaie de trouver le cahier des charges, on ne le trouve pas non plus dans le contrat. Pouvez-vous nous dire quelques mots là-dessus ?

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- Quand démarre l'effort de productivité de 1,3 % ? Sur les six premiers mois, reste-t-on toujours sur le 12^{ème} ? Le contrat démarre-t-il à partir de juillet ou repartez-vous de janvier ?

L'augmentation des subventions d>IDFM dans les investissements aura un impact sur la R2 puisqu'ils injectent 2 Md€ supplémentaires au lieu de 100 M€. Cela représente combien de pertes pour l'entreprise ?

M. LE SECRÉTAIRE.- On parle beaucoup de la marque dans le contrat. IDFM n'arrête pas d'en parler. Les élections arrivent, il vaudrait mieux qu>IDFM soit dans les transports plutôt que la RATP. Que devient la marque RATP ? A-t-on le droit de communiquer à l'extérieur ? Aura-t-on des gilets IDFM avec un petit logo RATP ? Les annonces voyageurs seront-elles modifiées ? Qu'en est-il ? La RATP, c'est l'histoire. Si on se retrouve tous virtuellement à IDFM... J'aimerais savoir ce que l'on a le droit de faire. Je sais que Mme PÉCRESE est exigeante sur le sujet.

M. LECLERCQ.- Je vais faire quelques commentaires généraux et répondre aux questions. Beaucoup de choses ont été dites depuis le début de cette réunion.

Une réaction sur la présentation de Mme FERRIER qui comparait le mandat au résultat des négociations. Le mandat que nous nous étions fixés était organisé autour de grands principes : rééquilibrer les comptes de l'OT, préserver le modèle économique du GI, ne pas avoir à déprécier ses actifs, etc. On n'avait pas un mandat défini en chiffres. Nous avons en revanche intégré dans les perspectives budgétaires 2024, notre position d'entrée de négociation. Je voulais le préciser. On n'est pas allé au-delà de notre mandat, on considère que l'on est totalement conforme avec le mandat que l'on s'était fixé et qui a été validé par le Conseil d'administration. Évidemment, on n'a pas conclu sur notre position d'entrée en négociation. Cela aurait été trop beau.

Comme vous pouvez l'imaginer, la négociation a été très longue. La position d'entrée en négociation de notre autorité organisatrice était diamétralement opposée à la nôtre. Il n'était pas question de rebaser quoi que ce soit, mais de baisser la rémunération des capitaux engagés, de cesser tout financement des personnels non transférés qui contribuent à l'activité Bus à compter de 2027, etc...

Cette négociation a été complexe. On considère avec Isabel que l'on est arrivé à un compromis acceptable, conforme au mandat que l'on s'était fixé, et qui permet de préserver pour nous l'essentiel. On a un contrat qui rééquilibre les comptes de l'opérateur de transport, qui préserve le modèle économique du GI, et qui est par ailleurs bien équilibré du point de vue du partage des risques.

Dans les mécanismes de bonus-malus négociés, il y a au global des plus et des moins et *in fine* cela s'équilibre. L'objectif était de ne pas se trouver en malus structurel, et que les objectifs ne soient pas rehaussés de manière déraisonnable au point que ce soit démotivant pour le personnel et le management, que l'on ait la capacité d'atteindre les objectifs fixés. De mon point de vue, l'essentiel a été atteint.

Le niveau de productivité est un peu plus élevé que dans le contrat précédent.

Un point essentiel a été poursuivi dans la négociation : Pour IDFM, ce qu'on appelle la productivité revient à la décroissance de la rémunération d'exploitation année après année. Dans le dernier contrat, il était prévu qu'elle baisse de 1 % par an. Dans le nouveau contrat, il est prévu qu'elle baisse en moyenne de 1,3 % par an. C'est une moyenne, elle commence à baisser plus fortement après la sortie du Bus du périmètre, notamment à partir de 2027. En 2025, on n'a pas modifié l'hypothèse de productivité de notre budget, qui est toujours à 0,7 %.

IDFM a besoin de réduire progressivement ses rémunérations, pour faire face à ses contraintes budgétaires. Mais nous lui avons expliqué qu'il était indispensable qu'il continue à financer les personnels non transférés contribuant à l'activité bus, le temps que l'on soit capable de les redéployer. Si on fait de la productivité et que la masse salariale des personnels du bus n'est pas financée, cela ne fonctionne pas parce qu'on va supprimer des postes à des endroits où l'on pourrait redéployer les personnels des fonctions centrales de RDS. L'un des points clé de la négociation était de se mettre d'accord sur le traitement des deux sujets dans une enveloppe globale, comme un tout. Si la priorité est au redéploiement des personnels de RDS, on fera moins de productivité pendant une période donnée dans les domaines où l'on peut les redéployer. *In fine*, si on les redéploie, ce seront des charges qui ne seront plus à financer puisque c'est un sureffectif qui disparaîtra progressivement. On a négocié les deux dans une enveloppe globale. L'impératif catégorique, pas seulement économique mais aussi social, consiste à trouver rapidement des postes pour redéployer des personnels des équipes centrales de RDS.

In fine, par rapport au 1,3 % que l'on vous présente, la productivité réelle, c'est-à-dire le nombre de postes qui seront effectivement supprimés -ce ne sont pas que des postes mais aussi des charges externes, via la performance achat par exemple-, sera inférieure au 1 % du contrat précédent dans lequel il n'y avait pas cet enjeu de redéploiement. C'est la raison pour laquelle on a accepté cet objectif de décroissance de la R11, parce qu'il nous paraît atteignable au vu des leviers dont on dispose. De toute façon, on devra redéployer les personnels de RDS.

Au global, on considère que c'est un accord équilibré. Il est plutôt dans la continuité du contrat précédent, dans la plupart des domaines. Sur le sujet des objectifs opérationnels, il n'y a pas de rehaussement colossal des objectifs de production, de qualité de service voyageurs, c'est de l'incrémental. On pense savoir le faire. En matière de bonus-malus, il y a un redéploiement de l'enveloppe.

Quant à la marque, il y avait déjà eu des négociations très lourdes et des évolutions sur la marque RATP dans le précédent contrat. Nous sommes sur une trajectoire d'évolution progressive. Le sujet a été ouvert, on a fait des compromis. Pour répondre à M. SARRASSAT, la marque RATP ne disparaît pas, mais on franchit une marche supplémentaire par rapport au contrat précédent, ce qui était anticipé au vu des discussions qui se sont tenues il y a quatre ans.

Il y a beaucoup de continuité, des évolutions fortes dans quelques domaines, la marque, c'est notamment le cas.

Sur les subventions, il y a une évolution significative. Celles versées par IDFM vont atteindre la moitié du PQI. Elles étaient significativement inférieures avant. Les subventions CPER baissent, ce qui signifie que nos investissements sur fonds propres, qui correspondaient à 40 % du PQI précédent, correspondent toujours à 40 % du PQI actuel. IDFM s'est substitué à la baisse des contributions CPER. C'est une évolution forte vu d'IDFM, mais pas une évolution colossale pour nous. Il était important pour nous que cette hausse de subvention ne touche pas les investissements qui sont de notre responsabilité en tant que propriétaire et gestionnaire d'infrastructures, qui sont les investissements patrimoniaux. Le combat a été très dur, parce que c'était pour nous une question d'autonomie que l'on voulait préserver et pas seulement une question financière. On a tenu bon et on y est parvenu *in fine*.

M. LE SECRÉTAIRE.- Entièrement ?

M. LECLERCQ.- Les investissements patrimoniaux ne sont pas subventionnés. En revanche, une partie des investissements de modernisation du GI sera subventionnée dans le PQI suivant.

M. LE SECRÉTAIRE.- À hauteur de ?

Mme QUILLET.- Cela dépend des programmes.

M. LE SECRÉTAIRE.- L'autorité organisatrice n'a cessé de vouloir investir. Derrière cela, il y a une volonté politique de récupérer le GI d'une manière ou d'une autre, du moins le patrimoine de la RATP. Depuis des années, c'est un combat qui n'arrête pas de s'accroître avec l'autorité organisatrice. On a l'impression qu'elle a mis un drapeau, un piolet sur le patrimoine. Cela nous embêterait qu'elle aille plus loin. On a vu tout ce qu'elle pouvait faire du côté de l'OT. C'est la raison de notre vigilance sur le fait que la maison mère doit le rester.

M. LECLERCQ.- On est d'accord avec vous, raison pour laquelle on s'est battu sur le sujet. Aujourd'hui, les actifs du GI sont presque de 7 Md€. Avant que l'autorité soit capable de les avaler...

M. LE SECRÉTAIRE.- Il faudra être vigilant pour qu'elle ne le rogne pas progressivement.

M. LECLERCQ.- Sur l'OT, ce que vous dites est clair, mais il s'agit de biens de retour et de reprise.

Concernant cette négociation, vous avez posé des questions sur quelques éléments.

On a conservé les dispositifs d'indexation du contrat précédent, avec en plus un certain nombre de dispositions qui nous permettent d'éviter de nous retrouver dans des situations comme on en a rencontré auparavant, notamment sur l'énergie. La clause de revoyure est liée au changement du mode de régulation de l'énergie avec la fin de l'ARENH fin 2025. Il n'y a pas de raison que l'on rencontre de nouveau un problème d'indexation dans le futur contrat.

Nous avons obtenu un rebasage conséquent, de l'ordre de 100 M€, qui couvre les opérations de l'opérateur de transport hors Bus. Le Bus n'a pas fait l'objet d'un rebasage. C'était une difficulté réelle pour nous, mais il a fallu trouver un compromis. En termes d'équilibre économique de l'activité Bus, notre problème sera par construction résolu à l'horizon 2027. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté ce compromis.

On a obtenu une couverture de tous les frais de passation des opérations entre la RATP et le nouvel opérateur, 42 M€. Ces équipes supplémentaires seront couvertes. On a également obtenu une clause de revoyure, que nous pourrions activer en faisant appel à des arbitres, qui décideront en dernier ressort. Il n'y aura pas à mener une négociation avec IDFM, dès lors que nous aurons établi le montant des surcoûts liés à la transition. Les arbitres analyseront les chiffres, décideront et imposeront aux deux parties la compensation des surcoûts.

On ne sait pas quelle sera l'ampleur du surcoût à couvrir sur 2025-2026. On a construit une maquette qui était notre meilleure estimation à date de ce qu'il fallait pour exploiter le bus sur les années 2025 et 2026. Cette transition, qui sera une opération lourde puisque l'on va transférer des bus, des lignes, qu'il y aura des centres bus en sureffectif et d'autres en sous-effectif parce que les nouveaux lots regrouperont des lignes affectées à différents centres bus, peut potentiellement être déstabilisante. On va probablement avoir des surcoûts. On voulait avoir cette clause pour nous protéger de tout surcoût par rapport à la trajectoire qui n'est pas complètement financée parce qu'elle n'est pas rebasée. On ne voulait pas se retrouver dans une situation plus dégradée. La clause nous protégera.

Sur la clause de partage de la surperformance, M. SARDANO disait que c'était décourageant pour la productivité et la performance. Cette clause est la même que celle du contrat précédent, qui n'a jamais trouvé à s'exercer. Elle nous laisse un tiers de la performance que l'on réalise jusqu'à 310 M€.

Cela nous incite-t-il à faire plus ? Peut-être pas suffisamment, mais nous avons déjà beaucoup à faire en termes de performance. On a voulu s'assurer que cette clause ne pouvait pas reprendre une surperformance générée par d'autres activités du groupe RATP. Cette clause sur la surperformance exclut tout dividende versé par les filiales, ainsi que les bonus que l'on pourrait toucher dans l'exécution du contrat. On garde un certain nombre d'incitations. Si on se retrouvait en excès de performance, on pourrait en outre réinvestir une partie, sachant qu'il y a beaucoup d'ambitions de notre plan d'entreprise qui ne sont pas financées par le contrat IDFM.

Je laisserai Isabel répondre aux questions sur les aspects opérationnels. Je termine sur les aspects financiers. Le contrat démarre rétroactivement au 1^{er} janvier 2025. Il y a bien rétroactivité. Le 12^e est remplacé par les rémunérations. L'engagement de productivité court à partir du 1^{er} janvier. On l'a mis dans le budget.

Concernant les subventions, vous demandez combien on perd de R2. On n'a pas raisonné comme cela.

M. LE SECRÉTAIRE.- Il y a eu le Covid, on a vu la réaction de notre autorité organisatrice.

M. LECLERCQ.- On parle des subventions d'investissements. Le point de départ, le sujet sur lequel on est resté accroché longtemps -raison pour laquelle on n'a pas réussi à prolonger le contrat en décembre 2023-, c'est qu'IDFM voulait stabiliser la R2, d'où la demande de maximiser les subventions pour qu'il n'y ait pas de R2 en plus. Ils souhaiteraient rajouter 500 M€ par an de subventions, ce qui impliquerait de toucher le patrimonial, pour lequel nous serions devenus dépendants d'IDFM pour financer nos investissements.

Comment faire pour stabiliser la R2 puisqu'on savait qu'il n'y aurait pas d'accord ni de contrat sans la stabiliser ? On leur a dit : au lieu de venir financer sur des investissements nouveaux qui sont de notre responsabilité, vous êtes déjà propriétaire juridique des matériels roulants et vous n'avez subventionné que 50 % des flottes de métro, commencez par rattraper votre retard puisque ce sont des biens de retour qui vous appartiennent déjà. En ajoutant cela, on a pu stabiliser la R2 en évitant de devoir trop empiéter en subventions sur le programme d'investissement.

Je ne sais pas dire combien de R2 on a perdu. De toute façon, on n'aurait pas pu en obtenir davantage. On a essayé de construire le mécanisme le plus intelligent possible pour que l'on n'y perde pas en la stabilisant.

Sur la marque RATP, à partir du 1^{er} juillet 2026, on devra communiquer dans l'univers de marque "IDFM opérée par RATP" dans les communications à destination des voyageurs du quotidien, sauf pour un certain nombre de choses qui restent de notre prérogative pour lesquelles on s'est battu et on a obtenu satisfaction. Ce sont nos opérations patrimoniales d'image, les concours de poésie, les musiciens du métro, les œuvres d'art, tout notre historique, notre ADN RATP construit au fil du temps. Il n'y aura pas de marque IDFM sur les tenues et les gilets des salariés. En revanche, les annonces voyageurs seront en mode IDFM.

Qu'est-ce que cela veut dire pour la marque RATP ? Il faut réussir à la faire évoluer pour lui donner une visibilité par d'autres moyens. C'est un sujet sur lequel on a commencé à travailler avec la direction de la communication pour se construire une stratégie de marque différente. On a une marque Groupe RATP qu'il faut faire grandir, peut-être évoluer, pour faire en sorte que la RATP reste présente dans l'esprit de chacun avec les moyens dont on dispose.

M. BOUZOURENE.- Sur la marque, si je vous suis, on disparaît de l'espace public. Sur les vêtements, il n'y aura pas IDFM mais toujours RATP.

M. LE SECRÉTAIRE.- Jusqu'à quand ?

Mme BARBOSA.- Il y aura le bloc marque comme aujourd'hui : IDFM opérée par RATP. Ce bloc marque sera déployé sur les communications voyageur à partir du 1^{er} juillet 2026. Le matériel roulant appartient déjà à Île-de-France Mobilités, il est déjà aux couleurs d'IDFM. Sur la tenue des agents, on a tenu bon : Il n'y a pas de changements. Sur les chasubles, il y aura le bloc marque "RATP pour IDFM". Il n'y a pas de logo RATP en tant que tel, mais le bloc marque.

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'y a pas de logo RATP ?

Mme BARBOSA.- Il n'y a pas de logo IDFM, pardon. Il y a le bloc marque. La chasuble reste aux couleurs RATP, vert jade, et pas en bleu d'IDFM. On verra le prochain contrat, on va déjà se réjouir de celui-là.

M. BOUZOURENE.- Je voulais revenir sur deux points.

En termes de productivité, on vous demande 0,7 sur la première année 2025 et 1,3 sur les années suivantes. Les salariés du CSE 1 non transférés qui restent au sein de l'EPIC ne sont pas comptabilisés. Il n'y a pas d'efforts de productivité supplémentaires. Quand il y a des départs à la retraite et des postes qui se libèrent, vous les remplacez ou pas. On a donc un effectif supplémentaire qui est rémunéré, combien de temps ?

M. LECLERCQ.- Cela prendra le temps qu'il faudra. Il faudra accélérer le redéploiement dès 2027, dès que l'on pourra. Cela contribuera de manière significative à compenser la baisse de la R11.

Mme BARBOSA.- Île-de-France Mobilités a accepté de nous rémunérer toutes les charges que représentent les salariés qui ne sont pas transférés. La première intuition serait : plus de bus, je vous retire la totalité de la rémunération. Il faut se rendre compte de ce que cela veut dire. C'est la base de départ. Ils ont accepté de payer les charges du personnel qui n'est pas transféré. Le débat a porté sur le rythme auquel on est en capacité de redéployer ces personnels au sein du Groupe.

Dans les discussions sur le taux de productivité, ce sujet a été prégnant. Au départ, la base sur laquelle on est payé sur le contrat OT GI comprend les charges des salariés de Bus qui ne sont pas transférés. Le contrat Bus ne comprend que les charges qui au bout des bascules en DSP sont ramenées à zéro. Toutes les charges dans le contrat Bus sont transférables.

Il faut voir le chemin parcouru par IDFM qui a accepté de payer du sureffectif.

M. BOUZOURENE.- Les 100 salariés transférés dans la filiale sont-ils toujours dans les 900 ?

Mme BARBOSA.- Vous parlez des 98 sur le centre d'expertise ? Ces salariés sont détachés. Cela fait partie des voies pour résorber, redéployer des salariés, leur trouver un job qui fait du sens et qui permet de faire du business et de couvrir les charges de personnel. Une fois que ces personnes sortent de la filiale et trouvent un poste, cela contribue à la réalisation de la productivité. La question est de savoir s'il y aura du business suffisant pour couvrir les charges.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose que nous n'entamions pas la négociation GEPP qui a commencé ce matin à l'examen du projet. Nous avons déjà discuté en partie du sujet de la filiale ce matin.

(Discussions croisées.)

Mme BARBOSA.- Je reprends les questions.

Vous avez posé la question d'un groupe de travail autour de la présence humaine en station et en gare. Je ne peux pas vous dire à quelles conclusions on arrivera. Avec l'autorité organisatrice, le sujet a été de partager le contexte dans lequel se trouve l'activité des agents en station et en gare. Le contexte est marqué par une évolution importante liée à la révolution tarifaire du 1^{er} janvier 2025 et à un développement galopant des usages en digital de l'achat des titres de transport.

L'évolution tarifaire a conduit à une simplification merveilleuse que l'on appelait tous de nos vœux. Certains autour de la table connaissent très bien le SAV sur l'achat des titres de transport et la complexité dans laquelle on pouvait être. On est tous ravis d'avoir une tarification bien moins complexe, mais cela réinterroge naturellement les activités des agents qui sont en station et en gare. On n'a pas voulu préempter quoi que ce soit. C'est un vrai sujet de débat avec l'autorité organisatrice qui est très sensible au fait que l'on ait du monde dans les gares et les stations.

Il faut malgré tout se poser la question : répond-on à toutes les attentes de nos voyageurs ? Étant donné que les activités de vente évoluent naturellement, les activités de SAV évoluent également du fait de la simplification de la tarification. On prend le temps d'en discuter. Je ne vais pas vous donner les conclusions avant que le groupe de travail ait lieu.

Sur la question de la subvention pour améliorer les espaces sociaux, ce n'est pas toujours fléché comme tel. Quand on fait un programme de rénovation des stations du métro, on en profite pour faire ce qu'il faut dans les stations et dans les espaces sociaux. Ce n'est pas toujours le cas, c'est selon les budgets. On le fait lorsqu'on en a la capacité financière, au moment du renouvellement des gares et des stations.

M. JONATA.- Ce que vous dites est compliqué. Je veux bien entendre mais certains espaces étaient déjà dégradés il y a plus de 30 ans. Je pense à Joinville-le-Pont. Quand je vois aujourd'hui l'état d'insalubrité dans lequel travaillent les agents, je suis choqué d'entendre cela. En tant qu' élu de CSSCT, je navigue un peu, je vois des espaces dans lesquels travaillent les agents avec des rats, des trafiquants de drogue. Je suis étonné d'entendre que l'on améliore les espaces voyageurs. Il y a une politique grandissante d'améliorer les espaces voyageurs, mais les espaces sociaux...

M. LE PRÉSIDENT.- Vous savez qu'il y a un programme d'investissement pour les espaces sociaux ?

M. JONATA.- 2030 !

M. LE PRÉSIDENT.- Non, 110 locaux sanitaires viennent d'être rénovés dans les espaces sociaux de la BU RSF, et 54 sont en prévision pour l'année prochaine. Une grappe du programme d'investissement est dédiée. On a prévu un point d'avancement sur l'accord QVCT en septembre.

M. JONATA.- Je suis d'accord. Toutefois, les agents ne travaillent pas dans les sanitaires, mais dans des espaces.

M. LE PRÉSIDENT.- Cela en fait partie. Il y a aussi des investissements prévus pour cela. On en rendra compte dans la commission de suivi de l'accord QVT.

Mme BARBOSA.- C'est inclus dans le programme PQI, il n'y a pas de doute. Cela met du temps, mais c'est pris en compte et suivi avec attention.

Il y avait une question sur la propreté. Y a-t-il un budget ?

M. JONATA.- Il y a un budget mais sur le programme de la propreté, on n'a pas de vision.

Mme BARBOSA.- Dans le contrat, vous n'avez pas le détail. On ne négocie pas le détail de ce qui est consacré pour la propreté. Je ne pourrai pas vous apporter plus d'éléments. La RATP se donne les moyens de remplir les objectifs fixés sur la propreté, mais je n'ai pas plus d'éléments sur le budget propreté en soi. Il n'y a pas de réduction du budget propreté.

M. JONATA.- C'est aussi le problème. Vous avez cette vision, j'entends. Lorsqu'on fait le transfert au niveau des espaces sociaux, que ce soient les gares, les stations, les pôles de maintenance ou encore ceux de MTS, c'est la même chose en fait. C'est parfois sale. On se pose des questions.

Mme BARBOSA.- Je suis arrivée au bout des questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BRILLAUD.

M. BRILLAUD.- J'ai compris qu'il y aura la marque IDFM avec celui de la RATP sur la tenue, c'est nouveau.

Mme BARBOSA.- Le bloc marque pour la communication voyageur sera dorénavant : "IDFM opérée par la RATP". La chasuble reste vert jade avec le bloc marque "RATP pour IDFM" à l'arrière.

M. BRILLAUD.- Il y aura IDFM sur la tenue.

Mme BARBOSA.- Je vérifierai s'il y a le logo. C'est le gilet, la chasuble verte.

(Discussions croisées.)

La tenue est inchangée. Seule la chasuble vert jade porte à l'arrière le bloc marque "RATP pour IDFM".

M. BRILLAUD.- Dans le contrat, y aura-t-il un passage sur l'application Bonjour RATP. Vont-ils prendre l'image de marque, autoriser la vente des titres de transport sur cette application ? Ensuite, si IDFM ne donne pas les subventions à temps, des pénalités sont-elles prévues ? Je ne crois pas. Il y en avait dans l'ancien contrat.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOURGEOIS.

M. BOURGEOIS.- Je suis inquiet par rapport à l'objectif de l'information voyageurs qui a l'air d'être très accentué. On parle d'optimisation d'écrans, d'amélioration de services voyageurs, sonore, et des temps d'indication des trains.

La maintenance est prise à cœur depuis longtemps en termes de productivité, cela "saigne" dans nos unités, on est tout le temps en sous-effectif. L'objectif qui est mis en place est élevé. Vous allez rajouter plein d'équipements. J'ai l'impression que de l'investissement sera mis sur le matériel. Cela va-t-il aller dans le sens des centres et des agents ? Y aura-t-il des recrues ? A-t-on pensé à l'effectif humain nécessaire pour tout cela ? Actuellement, les services de maintenance saturent. L'information voyageurs, c'est mon cœur de métier. On est en sous-effectif depuis des années, on fait de la productivité comme jamais. Quand je vois cette ligne, j'ai peur. Quelle est la route, quel est l'avenir ?

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN.

M. BAZIN.- Une réaction sur la marque entreprise ou employeur par rapport à ce qui est proposé avec ce nouveau contrat et la disparition que l'on voit poindre. Vous allez peut-être nous

dire que c'est un ressenti ou que l'on interprète. Pour rappel, la marque RATP est un dossier qui a déjà été traité en séance du Comité d'entreprise, peut-être pas dans ce mandat mais dans le précédent. On nous a fait tout un pataquès avec cela. Au final, on a le sentiment que la direction de l'entreprise a baissé pavillon sur cette question et qu'elle préfère laisser la place à Île-de-France Mobilités. On disparaît purement et simplement. On entend les leçons qui peuvent être faites par-ci par-là. En réalité, on n'a pas de leçon à recevoir. Les super experts que sont les personnels de l'entreprise ont signalé un certain nombre de choses qui finissent toujours par arriver. Quand ils tirent le signal d'alarme, ils ne sont pas pris au sérieux. La casse de l'entreprise est finalement bien là.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- Je rejoins M. BAZIN.

Je voulais rebondir sur les agents B1. Pouvez-vous aller plus loin dans votre réflexion ? Revisiter leur métier est une chose. Il y a une digitalisation, la vente changera. Vous allez revoir leur façon de travailler. Y aura-t-il toujours un agent par station matin, midi, soir, avec les mêmes effectifs ?

Une autre question a été posée par M. BENOIST sur le contrat et les indicateurs relatifs au métro, qui sont au mois et ligne par ligne. Dans l'ancien contrat, c'était au mois et par groupements de lignes. Si j'ai bien compris, dans deux ans après le contrat 2027, les indicateurs pourraient devenir hebdomadaires. Je pense que l'on va "manger" les indicateurs bonus-malus en malus, parce qu'on a des difficultés à atteindre les objectifs en ayant des groupements de lignes qui permettent de compenser les résultats des lignes entre elles. Ligne par ligne au mois, certaines unités vont couler, mais quand ce sera à la semaine, il n'y aura plus de service public. En tant que directeur de ligne, si j'ai coulé lundi et que je ne peux pas redresser la barre, je n'ai aucune raison d'aller chercher le résultat à la semaine. Qui va payer ? C'est l'utilisateur ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Sur la gouvernance des data à la RATP, le Mobility as a Service, on a des débats au Conseil d'administration et dans cette instance, un peu partout. Dans le document, on parle de co-gouvernance, de partage des données entre RATP, IDFM, etc. Les données, c'est le nerf de la guerre pour tout le monde. J'aimerais un éclairage sur cette co-gouvernance. On a parlé de l'application Bonjour. On a travaillé en parallèle entre IDFM et la RATP. Je me souviens des débats sur l'importance d'avoir des données en propre.

On parle de résorption de 900 personnes, qui ne viennent pas que du CSE 1 d'ailleurs. J'entends que l'on n'est pas pris par le temps. Je pense que la RATP pourrait mettre en place des démarches incitatives au départ, du style de Diapason ou autres. Cela fait-il partie des objectifs ou est-ce inenvisageable ?

M. LECLERCQ.- Je vais répondre aux deux premières questions.

Bonjour RATP n'est pas dans le champ du contrat puisque cette application dépend d'une de nos filiales, RATP Smart Systems, qui l'opère en dehors du champ du contrat de l'EPIC. L'appli RATP n'est plus financée par IDFM depuis quatre ans. Le modèle économique de Bonjour RATP repose sur un commissionnement par IDFM des ventes de titres sur l'application, sujet sur lequel nous sommes en contentieux et en règlement de différend devant l'ART, dont nous espérons qu'elle rendra un avis avant la fin de l'année. En fonction de cet avis, on avisera sur ce qu'il faut faire.

Il n'y a pas eu de discussion sur Bonjour RATP dans le cadre du contrat puisque cela ne relève pas du champ du contrat.

En revanche, il y eu une discussion sur RATP.fr, le site internet de l'entreprise destiné aux voyageurs. Dans un premier temps, IDFM voulait qu'on le décommissionne complètement. C'était inacceptable car ce site ne s'adresse pas seulement aux voyageurs. Il s'adresse à l'ensemble de nos parties prenantes externes et sert notamment de support à nos recrutements. Il nous permet d'avoir

une présence sur beaucoup de sujets sur lesquels IDFM n'est pas présent. Rien n'a été conclu sinon qu'un groupe de travail doit se réunir, et que les différentes fonctionnalités du site devront être passées en revue à cette occasion. S'il y a des doublons avérés entre le site RATP, c'est-à-dire des fonctionnalités identiques à celles d'IDFM et qui n'apportent aucune plus-value, IDFM cessera de les financer et elles seront décommissionnées. Cela nous amènera peut-être à faire converger le site Groupe RATP avec le site RATP.

IDFM ne souhaite plus que l'on continue, par les systèmes financés par les contrats, à proposer aux voyageurs de la recherche d'itinéraires qu'ils proposent par ailleurs. Pour l'instant, nous considérons que notre recherche d'itinéraire offre davantage de fonctionnalités et de pertinence que la leur. Ce sera un objet de discussion.

En matière de données, on pourra revenir sur les discussions. Dans les discussions, IDFM voulait pouvoir utiliser nos données pour sa propre activité de Mobility as a Service. On leur a dit qu'ils entraient là sur un sujet qui est l'objet de notre règlement de différend. On a négocié que ces données pouvaient être utilisées symétriquement pour leur MaaS et le nôtre. On a considéré cela comme un compromis acceptable, qui renforce plutôt Bonjour RATP, pourvu que l'on arrive à gagner de l'argent avec cette application un jour.

Le contrat a toujours prévu d'appliquer des pénalités de retard en cas de défaut de paiement, idem dans les contrats précédents, même celui de 2016. Quand IDFM a cessé de nous payer pendant certains mois, on pouvait lui appliquer des pénalités de retard. Cela a été un sujet de négociation dans les modalités d'application. Ce principe existe. Si un appel de fonds n'est pas payé, des pénalités de retard peuvent s'appliquer.

En revanche, il n'y a pas de pénalités de retard si IDFM tarde à mettre en place la convention de financement pendant que nous avançons sur l'investissement. C'est ce qui s'est passé pour les centres bus en 2021 et 2022. Les premières conventions de financement sont arrivées à peu près un an et demi après la signature du contrat qui prévoyait qu'elles soient subventionnées. Il faudra donc "mettre le turbo" avec les équipes sur la négociation de ces conventions puisqu'il y a plus d'objets à subventionner.

M. BRILLAUD.- Je voudrais préciser ma question sur le site ratp.fr et tous les sites réseaux sociaux d'information : est-ce que IDFM a interdit tous les Twitter de chaque ligne ?

Mme BARBOSA.- Non, ce n'est pas interdit. On a une bataille sur la manière de les appeler mais cela reste inchangé aujourd'hui. Ils voulaient mettre "ligne 14 IDFM", on a refusé. On a maintenu les noms, cela n'a pas changé. Une négociation, c'est un équilibre. On part de positions très extrêmes sur le sujet et on essaie d'arriver à un compromis équilibré.

Sur le sujet de la communication, on avait un objet très fort avec des revendications d'IDFM. Ce n'est pas seulement pour exister mais aussi parce que ce contrat amène à une réalité de la multiplicité des opérateurs de transport sur notre territoire. La volonté d'IDFM est d'avoir une forme de continuité du point de vue du voyageur, quand il passe de la surface au tunnel.

Je fais des constats. Il faut avoir en tête que ce contrat s'inscrit pour la première fois dans un environnement d'exploitation dans lequel nous ne serons plus seuls sur notre territoire historique.

Une question sur la présence humaine a été posée : sera-t-on là du matin au soir ? Je n'en sais rien. Je laisse faire le groupe de travail. Je ne peux pas préjuger de ses conclusions.

(Discussions croisées.)

Mme BARBOSA.- Je ne vais pas donner les conclusions du groupe de travail qui est IDFM RATP.

Sur l'évolution des effectifs prévus et les équipements...

M. BOURGEOIS.- Je voulais savoir si l'effectif serait plus volumineux.

Mme BARBOSA.- Nous sommes dans la présentation d'un contrat, ce n'est pas budgétaire. Je commente les engagements. Ce contrat apporte un renouvellement massif des matériels roulants, qui amènera parfois des technologies plus fines, mais aussi des pas de maintenance élargis pour maintenir du matériel neuf. On a aussi des investissements massifs sur les stations et les gares, qui font que les maintenances fréquentes des vieux matériels ou des anciens équipements diminueront en proportion. C'est un tout. Cela dit, un contrat n'est pas un budget.

Je ne peux pas aller plus loin dans la réponse à ce stade. Les investissements étant très nombreux, c'est intéressant par rapport à la réduction d'activité de maintenance liée à l'âge.

Le bonus-malus métro passe à la ligne. Vous verrez au sein de métro ce qui a été prévu au contrat. Passer d'un groupe de lignes à la ligne a amené à individualiser et baisser les objectifs de certaines lignes.

M. BOUZOURENE.- Pour la 8, c'est 96,5 alors qu'elle tourne à 89 **(inaudible)**.

Mme BARBOSA.- Pouvoir ajuster les objectifs était la contrepartie d'accepter un passage à la ligne. Rendez-vous est pris pour discuter de ces niveaux d'objectifs quand on passera à l'hebdomadaire. Ce n'est pas figé par avance.

M. JONATA.- C'est dans combien de temps ?

Mme BARBOSA.- Le passage se fera au plus tard au 1^{er} janvier 2028, en partant des observations sur au moins deux ans pour voir ce qui se passe quand on mesure le bonus-malus de manière hebdomadaire. C'est le cas au RER depuis le dernier contrat.

M. BOUZOURENE.- Vous ne pouvez pas...

Mme BARBOSA.- Je sais que ce n'est pas comparable comme exploitation.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour répondre à la question de M. SARRASSAT sur les plans de départ, ce n'est ni envisagé ni exclu. On verra le moment venu. Le bilan du précédent plan est mitigé parce qu'on est dans des dispositifs au volontariat, or ce ne sont pas toujours les personnes qui se trouvent à redéployer qui s'en vont. L'entreprise étant son auto-assureur chômage, quand on n'est pas sûr que la personne a un projet professionnel, il n'est pas question de financer deux fois le départ, par l'incitation financière d'une part et par le financement du temps passé au chômage d'autre part. C'est pourquoi on répondra quand on aura avancé davantage dans le sujet GEPP.

Monsieur BOURGEOIS.

M. BOURGEOIS.- On n'a pas les mêmes jouets. Vous parlez des agents qui réparent les métros, les RER, ils auront peut-être du nouveau matériel, des gammes de maintenance qui vont peut-être s'alléger, mais ces personnes n'iront pas travailler sur les installations qui seront mises en place. On rajoute des choses dans les stations, des écrans, de l'insonorisation, des équipements liés à l'information voyageurs. On n'est pas sur du ferré, ce sera installé dans les gares. Les personnes qui réparent les métros, les RER, les bogies, ne feront pas mon métier.

Pour l'instant, on ne voit personne arriver. On en voit seulement partir de nos métiers et de l'activité est rajoutée. Nos gammes de maintenance évoluent en rajoutant du matériel, pas en mettant du matériel plus simple. Tous les ans, il y a un coefficient multiplicateur sur nos appareils, plus de caméras, plus d'interphones, plus de moniteurs, plus de téléphones, plus de tout. On ne diminue pas, on rajoute. En revanche, le personnel diminue sans cesse.

Ma question était : vous rajoutez mais que va-t-il se passer dans les centres de maintenance ?

M. LE PRÉSIDENT.- La réponse sera apportée au moment du débat budgétaire dans le département.

Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- J'ai un avertissement. Je vais être rude. J'ai entendu parler de l'automatisation de la ligne 7, de la ligne 8. Cela représente 25 % de la population des conducteurs, je préfère vous alerter. Pour la conduite et FO, il est hors de question que l'on automatise une nouvelle ligne. Il faudra que tout le monde prenne ses responsabilités. À la conduite, on les prendra.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Madame AZEVEDO, pouvez-vous nous proposer un projet d'avis que nous soumettrons au vote ?

Mme AZEVEDO.- L'exercice a été compliqué. On a travaillé très tard jusqu'à hier soir pour préparer un avis sans avoir l'ensemble et les réponses éventuelles à certaines questions. Il y aura peut-être dans cet avis certains sujets qui auront été abordés. Je vais les laisser, cependant des réponses auront peut-être déjà été apportées.

Proposition d'Avis des élus du CSEC RATP sur le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 entre la RATP et IDFM

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance supplémentaire le 10 juillet 2025 doivent émettre un avis sur le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 entre la RATP et IDFM.

Les élus du CSE Central ont bien pris connaissance de l'ensemble des éléments du dossier et de l'analyse du Cabinet SECAFI.

En préambule, il est à regretter l'urgence de la cadence du retour attendu sur ce contrat et les délais extrêmement serrés pour rendre un avis. Il est à préciser qu'il n'y a pas eu de commission économique contenu d'absence de temps de travaux préliminaires.

Il est à souligner les points forts suivants de cette nouvelle architecture contractuelle :

- *Le rebasage des rémunérations IDFM au réel pour l'année 2025,*
- *La couverture sur 3 ans des coûts de transition BUS incluant à partir de 2027 une clause de revoyure avec IDFM,*
- *Un modèle économique du GI globalement préservé,*
- *Une trajectoire économique de l'OT (hors Bus) restaurée,*
- *Un désendettement de l'OT au travers d'une CAF permettant à nouveau de financer les investissements en fonds propres ; au travers de la reprise des biens par IDFM et au travers du refinancement des Matériels Roulants.*

Cependant, les élus du CSE C s'interrogent encore :

- *La volumétrie de plusieurs centaines d'agents environ non transférables à l'issue du décret Transfert numéro 2 est-elle liée à une partie des charges bus non couvertes par ce contrat d'exploitation ?*
- *Quel sera le niveau de la productivité brute annuelle ?*
- *Quel pourrait être l'impact sur le niveau de la dette et sa volatilité contenu de subventions massives d'IDFM ?*

D'autre part, il est à noter les points négatifs suivants :

- *Une disparition progressive de la marque "RATP" ;*
- *Une diminution de la rémunération IDFM, indépendamment de la sortie de BUS ayant pour conséquence une diminution des charges d'exploitation sur la durée du contrat ;*
- *Une productivité sensiblement augmentée à -1,3 % par an en moyenne sur 5 ans ;*
- *Une exigence accrue sur les indicateurs opérationnels relatifs à la qualité de service ;*
- *Un niveau de subvention massif du PQI par IDFM où désormais les investissements du GI sont financés ;*
- *La stabilité de la rémunération des capitaux engagés du GI.*

*Au regard des éléments fournis et des explications données en séance, les élus de CSE Central émettent un avis **négatif** sur le projet de contrat d'exploitation 2025-2029 entre la RATP et IDFM.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Mme PASQUIER.- Par rapport au point de situation des votants, M. DELAGE nous a quittés, il n'est pas remplaçable. On va passer à 18 votants, un de moins pour la CGT.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (4) – CGT (4)

Abstention : CFE-CGC (5)

→ La proposition d'avis négatif est adoptée à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous allons faire une pause.

La séance, suspendue à 16 heures 40, est reprise à 16 heures 54.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

4. Information et consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)

5. Information et consultation sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)

Madame Bérénice FERRIER, pour le cabinet SECAFI

Madame Azélie QUILLET, contrôleur de gestion – SFD/PPE/SCF

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

Participent à ce point de l'ordre du jour

◆ Information et consultation sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)

M. LE PRÉSIDENT.- Madame FERRIER, c'est à vous.

Mme FERRIER (Secafi).- Je vais rapidement aborder la trajectoire définitive 2025. Vous n'êtes pas sans savoir que vous avez une séance le 29 juillet sur les comptes semestriels. Le niveau de détail y sera plus important.

Vous avez les grands équilibres économiques de l'EPIC RATP, que l'on retrouve du fait de l'entrée en vigueur du contrat au titre de l'année 2025. Le chiffre d'affaires est en augmentation de 130 000 €. S'agissant du résultat net, il faut noter qu'en 2024 il y avait eu l'opération exceptionnelle de la cession d'actifs auprès de RATP Habitat. Cette comptabilisation a conduit à un résultat net de 259 M€. Ce niveau est en baisse. Toutefois, en isolant cet élément exceptionnel, on constate une augmentation du résultat net.

Le PQI est au niveau du contrat à 2,1 Md€. La dette nette engage sa trajectoire de désendettement avec près de 600 M€ de moins par rapport à 2024.

Sur le chiffre d'affaires, je ne vais pas m'attarder. On voit l'impact du rebasage de 100 M€ de la rémunération qui couvre les charges d'exploitation. Au-delà de ces éléments que l'on avait vus sur la trajectoire en fin d'année 2024, le montant du bonus-malus n'est pas budgété, ce qui est normal puisque le contrat rentre en vigueur. On note une hausse des réfections pour non-réalisation de l'offre, qui augmentent de 4 M€ à près de 50 M€, ainsi qu'un impact défavorable sur le mécanisme d'intéressement des recettes directes, impact négatif à -2 M€.

Les charges d'exploitation seraient en recul de 49 M€, à 4,6 Md€. Elles intègrent une diminution sensible du coût de l'énergie pour près de -70 M€. Il faut noter l'absence de comptabilisation de l'intéressement puisque le contrat n'était pas en vigueur. De ce fait, il était compliqué de le négocier. Il sera remplacé par une prime de partage de la valeur. Les organisations syndicales se rencontreront à la rentrée de septembre.

La productivité est budgétée à 0,7 %, ce qui est conforme à la trajectoire présentée en fin d'année, pour un montant de 30 M€ à comparer à -27 M€ en 2024. Cela représenterait 339 agents dont vous avez la ventilation. Le budget prend en compte un coût de 2 M€ dans le cadre du plan de performance qui sera mis en œuvre au titre du contrat.

Sur les résultats, un redressement de la performance économique organique de l'EPIC RATP tant portée par le GI que par l'OT. Le résultat net ressortirait à 190 M€, sachant que le budget intègre un niveau de risques, d'aléas et d'opportunités assez élevé : 17 M€ de risques et 35 M€ d'opportunités.

Le PQI serait à 2,1 Md€ avec un subventionnement d'IDFM de près de 50 % au titre de l'année 2025, et près de 14 % de subventionnements tiers, ce qui amène la part en fonds propres à se réduire par rapport à 2024 puisqu'elle atteindrait 38,5 %. Le volume d'investissement global atteindrait 2,3 Md€. On constate une baisse importante sur les investissements hors PQI qui étaient fléchés sur la Société du Grand Paris.

Par grands programmes, c'est assez conforme au contrat, puisqu'on a une hausse assez sensible sur le ferré qui augmente de 333 M€ avec l'arrivée des MF19 et MI20 pour 145 M€, la partie système et l'adaptation des infrastructures pour 129 M€, et 53 M€ pour l'adaptation des ateliers en vue de l'arrivée des nouveaux matériels.

Pour la structure financière, la dette nette atteindrait 4,8 Md€, en diminution de près de 600 M€ qui résultent d'une hausse de la capacité d'autofinancement qui permet de financer intégralement les investissements en fonds propres, et du refinancement intégral des MF01 pour 408 M€.

On rappelle que le budget intègre 77 M€ de capitalisation envers les filiales, dont 15 M€ sur le projet MaaS, 10 M€ vers Navocap et 59 M€ à destination de RATP CAP Île-de-France.

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

Mme CASSOU.-

Nous sommes aujourd'hui saisis d'un budget prévisionnel réactualisé dans un contexte inédit. C'est, de mémoire d'élus, l'exigence de productivité la plus élevée jamais inscrite dans un contrat STIF/IDFM depuis la mise en place du premier accord de financement avec la RATP.

Ce budget intègre ainsi les contraintes fixées par le nouveau contrat IDFM–RATP, dont les objectifs annuels de productivité dépassent les 1,3 % sur la période soit + de 6 % sur la durée du contrat. Une hausse qui s'inscrit dans un processus de transformation accélérée de l'entreprise : réorganisations successives, fusions d'unités, projets de filialisation, automatisation, mobilité forcée bref la privatisation dans toute sa dimension la plus cruelle... La marche est haute, et les agents en subissent déjà les effets, tant sur le terrain que dans leurs conditions de travail et pas simplement à BUS mais bien sur l'ensemble de l'entreprise.

Le budget affiche un chiffre d'affaires prévisionnel de + 10 % par rapport à 2024 soit 7,8 Mds €, un RNPG (résultat net part du groupe) estimé à 140 M€ soit + de 165 M€ par rapport à 2024, et prévoit des investissements à hauteur de 2,3 M€ en baisse par rapport à 2024.

Pourtant, l'enveloppe allouée au personnel paraît bien maigre en comparaison des ambitions affichées, notamment face à un redéploiement massif d'agents –"non transférables" – et de plus en plus difficile à recaser dans un organigramme mouvant et à la recherche permanente de productivité alors même que l'entreprise doit à ces agents un emploi.

Le cadre budgétaire proposé semble poursuivre une logique comptable courttermiste. L'impact humain, lui, est bien réel : augmentation des risques psychosociaux, surcharge de travail, perte de sens, démotivation, le baromètre "ça va" en est la preuve en devenant le baromètre "ça ne va pas" !. Sur le terrain, c'est le lien social, l'organisation collective et la capacité à assurer durablement le service public qui s'érodent.

La CGT RATP dénonce une nouvelle fois l'ouverture à la concurrence, dont ce contrat est l'aboutissement mécanique. Elle réaffirme sa volonté de porter un projet alternatif, visant à reconquérir un monopole public du transport fondé sur un haut niveau de service et un statut protecteur pour l'ensemble des salarié·es du secteur.

Si cette réactualisation budgétaire se veut alignée sur les termes du contrat IDFM, il manque pourtant des financements. Nous posons une question simple : pourquoi le mandat politique n'a-t-il pas été intégralement suivi par IDFM ? Est-ce lié au départ prochain de notre PDG ? Faut-il y voir un affaiblissement de la gouvernance de l'entreprise ? Ou une tentative de passer en force dans un moment de transition ?

Quant à la question des salaires, elle ne semble même plus considérée comme un risque pour l'entreprise, tant la direction ne vise aucunement à procéder à des augmentations générales. C'est une ligne morte du budget : les agents paient-ils aujourd'hui le prix des Jeux Olympiques ? des projets d'image et de prestige, pendant que leurs conditions de vie stagnent ou se dégradent.

*Par ailleurs, des zones d'ombre demeurent concernant le budget d'investissement :
Le "surbooking" des services, concept flou : de quoi parle-t-on exactement ? D'une surévaluation volontaire des charges ou d'une réorganisation anticipée ?*

*L'endettement croissant des filiales interroge également :
Effet de levier maîtrisé ou spirale de dépendance ? Pourquoi continue-t-on à creuser l'écart entre le cœur du métier et des entités périphériques parfois déficitaires ?*

Pouvez-vous nous expliquer concrètement l'augmentation de la part de filiales dans la dette du groupe qui passe de 271 à 421 millions € ?

Qui dit budget des filiales dit aussi "MaaS" et surtout venir du MaaS. Au regard des exigences d'IDFM sur la communication et l'affirmation de la "Marque IDFM" si l'on considère le droit universel à la mobilité comme un vulgaire produit de consommation, il ressort que les DATA RATP doivent alimenter le MaaS de l'autorité organisatrice au détriment de celui de la RATP. À quelle échéance disposerons-nous d'une prise de position ferme et définitive de la direction générale sur les suites à donner au projet "MaaS RATP" ?

Enfin, vous conviendrez qu'il est tout de même assez difficile de ne pas aborder ce qu'il est dénommé dans le document de présentation une "erreur matériel" d'un 3,6 millions d'euros dans la construction du budget initial. Il convient de nous expliquer concrètement ce que veut dire "erreur matériel" et comment peut-on expliquer cette situation ? De plus, ce seul montant de 3,6 millions d'euros de "management fees" interroge tant sur le fond que sur la forme et mériterait de la transparence sur la pertinence et les montants. S'agit-il de rémunérer un véritable service, ou d'un prélèvement déguisé sur la valeur des entités cédées ? Dans un contexte où les filiales sont parfois contraintes à l'endettement, ces pratiques interrogent sur la cohérence de la stratégie financière.

Enfin, quels arbitrages ont été faits sur la capacité d'autofinancement (CAF), à quoi correspond le programme innovation ? quels sont ces projets ?

Face à ce budget, la CGT exige un rééquilibrage clair en faveur des moyens humains, un engagement fort pour les conditions de travail, et une révision profonde du modèle de gouvernance imposé par les injonctions libérales d'IDFM dont la RATP est le serviteur. Vous comprendrez que ce cadre budgétaire ne nous convient pas, et que nous voterons contre.

Le service public ne peut être sacrifié sur l'autel de la rentabilité et de la mise en concurrence c'est pourquoi aujourd'hui des agents sont en grève et qu'un rassemblement est en cours. La concurrence reste le problème et ce n'est pas une solution ! Même quand les lignes restent dans la filiale, la logique est la même : précarité, pression, casse des garanties ! ce n'est pas acceptable !

Merci de votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Monsieur DAILLY ?

M. DAILLY.-

Dans la continuité de la fin des négociations avec IDFM, la CFE-CGC prend acte de la proposition budgétaire définitive 2025 pour le Groupe, l'EPIC et ses filiales qui traduit les engagements contractuels retenus.

Concernant le budget d'exploitation de l'EPIC, la CFE-CGC relève :

- Une progression du CA de +2,3 % ;
- Une profitabilité opérationnelle (EBIT) de +5,6 % (en cohérence avec les hypothèses de la maquette financière du nouveau contrat) qui outre l'augmentation du CA s'appuie sur 30M€ d'économies de charges ;
- Une profitabilité nette (RN) de +3,2 % (en phase avec le nouveau contrat), en lien avec l'amélioration du résultat d'exploitation ;
- Une disparité significative des résultats budgétés entre l'OT, le GI, la Sûreté, le GIGP, qui mériterait des commentaires explicatifs (exemple : écart de profitabilité important entre l'OT (0 %) et le GI (24,5 %)) ;
- Une baisse de l'endettement net (-11 %) résultant de la hausse des subventions d'investissements négociées avec IDFM ;
- Un solde positif entre les opportunités et les risques non retenus dans la proposition budgétaire de +18 M€.

Pour la CFE-CGC groupe RATP, le principal point d'inquiétude réside encore une fois dans l'hypothèse de productivité retenue. La CFE-CGC aurait souhaité obtenir une déclinaison précise de l'économie de charges de 30M€. Dans cette hypothèse :

- *Quelle est la répartition entre les frais de personnel et les charges externes, les secteurs de l'entreprise concernés, etc... ?*
- *Quels sont en % les niveaux de productivité nette et brute prévus dans le budget 2025 (pour rappel, productivité nette de 1,3 % annuelle dans le nouveau contrat) ?*
- *Quelle est dans ce cadre la nature des actions de performance faisant l'objet d'une provision de 2M€ pour financer les chantiers relatifs au redéploiement des personnels non transférables de RDS (GEPP BUS) ?*

Concernant le budget d'investissement de l'EPIC, la CFE-CGC relève que la proposition budgétaire est conforme aux perspectives présentées (périmètre projets, prévisions de dépenses) avec une forte évolution des modalités de financement du PQI (baisse des investissements sur fonds propres et élargissement du périmètre de subventions IDFM).

Concernant le budget des filiales, la CFE-CGC relève :

- La correction technique de -3,6 M€ sur RATP DEV (management fees) ;
- Une profitabilité globalement négative y compris de RATP DEV qui mériterait un commentaire explicatif ;
- Des points de vigilance en particulier sur :
 - RATP DEV, avec les mises en service des nouveaux contrats gagnés dont le réseau de Lyon,
 - RSS, avec le règlement des difficultés de Navocap et le devenir non tranché de l'activité MaaS.

Compte tenu de la fragilité affichée des résultats des filiales en 2025, la CFE-CGC aurait souhaité en complément un bilan chiffré des risques et opportunités sur le périmètre budgétaire des filiales, à l'instar de l'analyse effectuée sur le budget d'exploitation de l'EPIC.

Globalement au regard de cette analyse, sans réponse aux questions posées portant notamment sur le plan de performance retenu dans le budget d'exploitation de l'EPIC, la CFE-CGC groupe RATP ne peut se prononcer favorablement au projet de budget 2025. A défaut, elle se positionne sur un vote d'abstention sur le budget d'exploitation.

Sur le budget d'investissement, la CFE-CGC groupe RATP se prononce favorablement.

M. LE PRÉSIDENT.- Mme AZEVEDO avait une question.

Mme AZEVEDO.- C'est une question pour M. LECLERCQ. On en a discuté hier avec Secafi qui a repris vos chiffres. Je ne comprends pas le résultat net sur l'opérateur de transport, en page 11 du document. Le résultat net de l'opérateur de transport est à -22. Quelle est la différence par rapport au contrat où il est mentionné 52 ? On a trouvé une différence de moins 14.

M. LE SECRÉTAIRE.- On nous informe d'augmentation de la capacité d'autofinancement sur fonds propres. Dans les différentes réunions, on parle de recapitalisation des filiales et peut-être d'une grande filiale comme RATP Dev. J'aimerais savoir comment cela s'articule. Entre ce que l'on avait en CAF et ce que l'on aura potentiellement demain, il y a un delta qui pourrait être un outil pour une recapitalisation de RATP Dev.

M. BOUZOURENE.- Les résultats nets sont à 153 M€ si on retire les niveaux exceptionnels de 2024. On peut penser que c'est de bon augure pour la prime de partage de valeurs.

M. LECLERCQ.- Un propos liminaire sur la manière dont on a construit ce budget. Je suis un peu mal à l'aise au sens où ce que l'on vous propose aujourd'hui n'est rien d'autre que le budget que l'on vous a proposé en décembre dernier, sur lequel on a passé quelques heures ici et sur lequel on a fait quelques ajustements purement techniques et un ajustement important dans le sens où on ne connaissait pas nos recettes alors qu'on les connaît désormais pour l'EPIC RATP. Vous posez de nombreuses questions sur lesquelles on a beaucoup échangé en décembre. Je ne suis plus à jour dessus, je vais néanmoins essayer de répondre.

La dette des filiales apparaît en hausse par rapport à fin 2024, c'est factuellement exact. La réalité est qu'elle est au niveau projeté fin 2024 pour la fin 2025, mais RATP Dev a pris de l'avance dans le sens où une série d'encaissements exceptionnels a été touchée en fin d'année 2024. On les avait d'ailleurs commentés quand on a présenté nos résultats en mars. Quelques encaissements sont intervenus plus tôt que prévu. *In fine*, on est sur la trajectoire de dettes des filiales que l'on avait prévue. Il n'y a pas de changement, sinon de *timing*. Fin décembre, on se projetait déjà à 419 pour la dette des filiales, or on est à 421.

Quant aux filiales, on n'a rien changé à part une erreur purement matérielle sur le budget de RATP Dev. Il y a eu une petite erreur de RATP Dev au moment de la construction de son budget. Ils n'avaient pas intégré le fait que Londres sortait complètement du périmètre l'année suivante, or Londres absorbait un certain nombre de frais de structure de la maison mère RATP Dev SA pour 3,6 M€. Londres étant sorti du paysage, il faut que quelqu'un paye ces 3,6 M€ qui sont toujours là. On a procédé à cet ajustement technique. Tout ce que l'on a présenté en décembre sur la trajectoire des filiales est identique.

Sur le MaaS, les choses tardent malheureusement à avancer. On a fait une demande de règlement de différend auprès de l'ART qui a décidé d'intégrer dans sa procédure l'entreprise Apple qui travaille avec IDFM sur le *wallet*, l'hébergement des cartes. C'est un sujet en soi. C'est plutôt une bonne chose qu'elle l'intègre mais cela prolonge sa procédure de quelques mois. On attend maintenant un résultat de ce règlement de différend fin d'année ou début d'année prochaine.

Pendant ce temps, IDFM continue à fourbir ses armes et à développer sa propre appli. Lundi dernier, on a envoyé une demande de mesure conservatoire puisqu'on ne voudrait pas que l'ART nous donne raison à un moment où on ne peut plus remonter la pente. IDFM commence à distribuer le Navigo Liberté+ sur smartphone, alors qu'on n'a pas le droit de le faire, ni nous ni SNCF Connect. On a considéré qu'il y avait une urgence à agir.

À défaut de se prononcer rapidement sur le fond, on a demandé à l'ART qu'elle contraigne IDFM et qu'elle lui applique des pénalités si celle-ci ne nous donne pas le droit de distribuer le Navigo Liberté+. On essaie de faire monter progressivement la pression sur le sujet. Malheureusement, pour le reste, il n'y a pas de nouvelles sur le MaaS, sinon qu'il est conforme à sa trajectoire, celle que vous aviez vue en décembre au moment de la présentation du budget.

S'agissant de l'EPIC RATP et des engagements de productivité, pareil, c'est le budget. Dans le budget, on avait prévu un engagement de productivité de 0,7 %, soit une trentaine de millions d'euros. On est sur les mêmes leviers que ceux identifiés alors. Il n'y a pas de changement. Étant en juillet, on n'a pas souhaité rehausser l'objectif pour l'année. On compte sur le sujet du redéploiement des personnels du Bus pour compenser l'écart sur les années suivantes. On en parlait tout à l'heure. Il n'y a pas de changement.

On a décidé en revanche -c'est l'un des seuls changements non techniques du budget de l'EPIC, puisque le premier changement était de mettre les recettes du nouveau contrat à la place de celles que l'on pouvait rêver en décembre- de rajouter une provision de 2 M€ qui sert à lancer la structuration en mode projet, la fameuse GEPP Bus, la capacité d'installer un dispositif de reclassement prestations intellectuelles permettant de préparer au mieux le projet qui est lourd et complexe, et de lancer si nécessaire des prestations intellectuelles sur d'autres leviers de performance possible. Je pense à la performance logistique sur laquelle on souhaite lancer des travaux. C'est une sorte de provision pour charges.

En termes de productivité, c'est ce que l'on vous a présenté en décembre. En termes de recettes, c'est le nouveau contrat.

Un bilan risques opportunités figure dans le document sur l'EPIC. On a des risques significatifs mais aussi des opportunités significatives qui font qu'à cette date, on n'a pas fait de reprévision. On considère que l'on a les moyens de tenir les objectifs présentés en décembre, actualisés des nouvelles recettes.

S'agissant des filiales, on a procédé avec chacune des filiales à une revue de ses comptes et perspectives à mi-parcours. Toutes aujourd'hui nous confirment les objectifs budgétaires de la fin de l'année. Pour RATP Dev, il y a des plus et des moins, mais elle se considère comme étant en mesure de tenir l'objectif à fin décembre. RSS, il n'y a pas de changement majeur sur le MaaS. Il n'y en a pas non plus sur Navocap. Le contrat de Nantes se poursuit. On doit prendre la décision avec l'autorité dans le courant de l'été de déployer le SAE sur les lignes 2 et 3 du tramway. Il n'y a pas d'alerte nouvelle. S'agissant de CAP, on est en train de dérouler la préparation des mises en service des nouveaux lots.

Sur les frais de développement, le budget est respecté. On ne vous a pas fait une revue des risques et opportunités. À date, l'examen du budget avec les filiales montre que l'on n'a pas d'alerte sur la capacité à tenir la cible. On a souhaité un document assez court parce qu'on n'avait pas grand-chose de nouveau à annoncer et pas d'alerte majeure.

Pour répondre à Mme AZEVEDO, les chiffres ne sont pas exactement les mêmes parce que d'un côté, on a la maquette du contrat qui est construite avec un certain nombre de méthodologies et qui exclut un certain nombre de charges et de produits. Par exemple, le GIGP est en dehors de la maquette du contrat. Les opérations exceptionnelles également, les amortissements dérogatoires aussi. Il est normal que les chiffres ne soient pas les mêmes quand on raisonne en maquettes et en vrais comptes.

Mme QUILLET.- C'est cela. Sur l'OT, il y a un léger écart parce que le chiffre de 50 de résultat net que vous citiez correspond plutôt à la moyenne sur la période du contrat. Sur 2025, l'écart est assez faible. Cela correspond à des choses qui ne sont pas financées dans la maquette. Jean-Yves citait les amortissements dérogatoires, c'est le cas. Il pourrait y avoir à chaque fois des écarts puisque ce n'est pas le même périmètre.

M. LECLERCQ.- M. SARRASSAT posait la question de la recapitalisation, je suppose, de RATP Dev.

M. LE SECRÉTAIRE.- Par exemple.

M. LECLERCQ.- On considère que cette recapitalisation est nécessaire parce que les ratios financiers, du fait des pertes accumulées sur Londres, sont "partis dans le décor". Dans les comptes de RATP Dev, tous les objectifs financiers fixés il y a deux ans sont tenus. L'Ebit est à 15 M€ et les frais financiers à 40 M€. L'entreprise dégage des pertes du seul fait de la charge de sa dette.

C'est une difficulté parce qu'elle présente des ratios hors marché comparés à ses concurrents. Il faut remettre le bilan de RATP Dev au carré, comme on l'avait fait sur Systra il y a quelques années. On travaille à cette opération, on entend la proposer au Conseil d'administration de la fin du mois. On travaille avec RATP Dev et le président pour caler les paramètres. Cette opération n'aura pour autant pas d'impacts sur les comptes consolidés que l'on vous présentera.

Si l'EPIC décide de recapitaliser RATP Dev, il déplacera de la trésorerie d'un bout du Groupe à un autre. Avec la recapitalisation, RATP Dev remboursera les dettes qu'il a vis-à-vis de l'EPIC, qui sont de l'ordre de 130 M€. Cette opération, par rapport à ce que l'on présente, est sans effet ou quasiment sans effet au détail technique prêt. C'est une restructuration de bilan que l'on va devoir faire et qui vous sera présentée dès que l'on sera au clair. Ce sera pour le Conseil d'administration de fin juillet. Cette opération devient nécessaire maintenant.

Sur la prime de partage de valeur...

M. LE PRÉSIDENT.- Il n'y a pas de question. Un calendrier de discussions est prévu, on va le respecter.

M. BOUZOURENE.- J'ai une autre question sur Smart Systems. S'il devait y avoir une anticipation négative, si l'ART donnait raison à IDFM, ce serait la mort de Smart Systems en fin de compte ? Pourrait-on conserver l'ensemble des salariés ? Y aurait-il un plan social au niveau de Smart Systems ?

M. LECLERCQ.- Il va falloir travailler les scénarios qui dépendront de beaucoup de choses. La première est l'avis de l'ART. On ne sait pas dans quel sens il ira. Il y a plusieurs hypothèses possibles dont celle où il nous donne complètement tort. Il y a une hypothèse dans laquelle il nous donne raison sur le principe mais ne fixe pas le niveau de commission ou à un niveau trop bas pour que cela s'équilibre. Enfin, l'hypothèse où il fixe le niveau de commission qui va bien pour équilibrer les comptes de RSM. Dans ce dernier scénario, tout fonctionne.

Dans les autres, c'est une question de curseur. La vraie question qui se pose est la suivante : si on conclut que le modèle ne s'équilibre pas par le système du commissionnement, cela veut-il dire qu'il faut fermer Bonjour RATP qui restera notre seul canal de visibilité digitale de la marque RATP ? Ce sujet n'est pas seulement financier, il est aussi stratégique.

On peut imaginer des scénarios dans lesquels la maison mère décide de financer le maintien d'un canal avec un modèle économique différent. Est-ce un canal de vente ou d'information ? Toutes les hypothèses sont ouvertes. Ce sujet n'est pas encore décidé. On n'est pas encore en état d'en juger. Cela ne veut pas nécessairement dire que l'on fermera l'application. Si on devait le faire, on aurait un sujet en termes de reclassement des personnels. Il faudrait y travailler. Aujourd'hui, on espère que l'on ne sera pas dans cette situation à terme.

M. LE PRÉSIDENT.- On passe aux derniers slides pour la partie Groupe.

Mme FERRIER (Secafi).- On a dressé les trajectoires économiques du Groupe et finalement de ses constituantes. Le budget 2025 initial des filiales n'a pas bougé, hormis l'ajustement de 3,6 M€ sur l'Ebit de RATP Dev. On a globalement au niveau du Groupe une trajectoire en augmentation en termes de résultat. En revanche, comme le disait M. LECLERCQ, on a toujours les mêmes problématiques sur les filiales. En budget 2025, le résultat net part du Groupe des filiales s'affiche à -78 M€.

Au niveau du Groupe, vous avez la contribution de l'EPIC et des filiales, tant en chiffre d'affaires qu'en résultat opérationnel net part du groupe et en dette nette. Vous voyez sur ces quatre indicateurs de gestion que c'est l'EPIC et l'entrée en vigueur du contrat qui permettent de restaurer les équilibres économiques du Groupe RATP, avec également les filiales contributives dans une moindre mesure en termes d'Ebit et de RNPG.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Sur le budget d'exploitation de l'EPIC, peut-on recueillir votre avis ?

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance supplémentaire le 10 juillet 2025 doivent émettre un avis sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP).

Les élus du CSE Central ont bien pris connaissance de l'ensemble des éléments du dossier et de l'analyse du Cabinet SECAFI.

Les élus du CSE Central constatent un équilibre économique rétabli à l'EPIC et particulièrement à l'OT du fait de la nouvelle architecture contractuelle.

Cependant il est à noter une diminution dès la première année du contrat de charges d'exploitation à hauteur de 49 M€ liée à la baisse du coût de l'énergie. La productivité serait budgétée à -0,7 % représentant -359 agents.

Il est à souligner également un coût de 2 M€ dans le cadre du nouveau plan de performance visant notamment à la Gestion du redéploiement de centaines d'agents BUS non transférables.

Les élus du CSE Central constatent un niveau de risques et d'opportunités élevés pouvant impacter la trajectoire de résultats qu'il conviendra de clarifier à la fin du mois de juillet 2025 sur les comptes semestriels.

Et pour finir, le budget 2025 intègre l'absence de versement d'intéressement résultant de l'attente de la signature du contrat et remplacé par une prime de partage de valeur.

*C'est pourquoi, au regard des éléments fournis et des explications données en séance, les élus de CSE Central émettent un avis **négatif** sur le projet de budget d'exploitation pour l'exercice 2025 (EPIC RATP).*

M. LE PRÉSIDENT.- Donc contre le projet de versement de la prime de partage de la valeur, c'est bien noté ! On partira sur cette base lors des discussions.

(Contestations)

On va passer au vote.

Mme PASQUIER.- Mme RICHARDS nous a quittés en cours de séance et ne peut pas être remplacée en application des règles de suppléance. Il y a 17 votants dont 4 CGT, 5 FO, 4 UNSA et 4 CFE-CGC.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (4) – CGT (4)

Abstention : CFE-CGC (4)

➔ **L'avis négatif est adopté à la majorité.**

◆ **Information et consultation sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)**

M. LE PRÉSIDENT.- Pas de présentation particulière. On passe directement à l'avis.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP)

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance supplémentaire le 10 juillet 2025 doivent émettre un avis sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP).

Les élus du CSE Central ont bien pris connaissance de l'ensemble des éléments du dossier et de l'analyse du Cabinet SECAFI.

Les élus du CSE Central tiennent à souligner l'impact bénéfique du volume d'investissement de 2,1 Md € au profit des usagers et du rôle de l'EPIC RATP dans sa mission de Service Public.

Les investissements seront en 2025 majoritairement fléchés vers le ferré avec l'arrivée des premiers MF19 et MI20, l'adaptation des infrastructures et des ateliers.

Il est à souligner le point de vigilance suivant : un financement de 1Md € par subvention représentant près de 50 % du financement du PQI. Cette hausse importante pourrait avoir une incidence sur le désendettement de l'EPIC en fonction du niveau de subventions reçues en fin d'année 2025.

*Au regard des éléments fournis et des explications données en séance, les élus de CSE Central émettent un **avis positif** sur le projet de programme d'investissement pour l'exercice 2025 (EPIC RATP).*

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (4)

Abstentions : CGT (4) – CFE-CGC (4)

→ L'avis est positif est adopté à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons traité tous les points à l'ordre du jour. Je vous propose de lever la séance. La prochaine aura lieu le 29 juillet. D'ici là, je vous souhaite une bonne soirée.

La séance est levée à 17 heures 35.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP



